

Legislative
Assembly
of Ontario



Assemblée
législative
de l'Ontario

COMITÉ PERMANENT DES FINANCES ET DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES

CINQUIÈME RAPPORT PROVISOIRE : CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES DE LA COVID-19 SUR L'INFRASTRUCTURE

1^{re} session, 42^e législature
69 Elizabeth II

ISBN 978-1-4868-4758-7 (Imprimé)
ISBN 978-1-4868-4760-0 [Anglais] (PDF)
ISBN 978-1-4868-4762-4 [Français] (PDF)
ISBN 978-1-4868-4759-4 [Anglais] (HTML)
ISBN 978-1-4868-4761-7 [Français] (HTML)

Legislative
Assembly
of Ontario



Assemblée
législative
de l'Ontario

L'honorable Ted Arnott
Président de l'Assemblée législative

Monsieur le président,

Le comité permanent des finances et des affaires économiques à l'honneur de présenter son rapport et de le confier à l'Assemblée.

Le président du comité,

A handwritten signature in blue ink, reading "A Sandhu", with a long horizontal stroke extending to the right.

Amarjot Sandhu

Queen's Park
Septembre 2020

COMITÉ PERMANENT DES FINANCES ET DES AFFAIRES
ÉCONOMIQUES
LISTE DES MEMBRES

1^{re} session, 42^e législature

AMARJOT SANDHU
Président

JEREMY ROBERTS
Vice-président

IAN ARTHUR

DAVID PICCINI

STAN CHO
Willowdale

MIKE SCHREINER

STEPHEN CRAWFORD

SANDY SHAW

MITZIE HUNTER

DONNA SKELLY*

SOL MAMAKWA

DAVE SMITH
Peterborough—Kawartha

MEMBRES SANS DROIT DE VOTE

STEPHEN BLAIS

LAURA MAE LINDO

CATHERINE FIFE

KALEED RASHEED

RANDY HILLIER

JOHN VANTHOF

ANDREA KHANJIN

* DONNA SKELLY a été remplacée par LOGAN KANAPATHI le 14
septembre 2020.

JULIA DOUGLAS
Greffière du comité

ISAIAH THORNING
Greffier par intérim du comité

ANDREW MCNAUGHT, DMITRY GRANOVSKY et ALEX ALTON
Recherchistes

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
MANDAT DU COMITÉ	2
TÉMOIGNAGE DU MINISTÈRE	3
Déclaration de la ministre	3
Infrastructure Ontario	6
STABILISATION DU SECTEUR	8
Politique d’approvisionnement provinciale	9
Clauses de force majeure	9
Assurances	10
ACCÈS À INTERNET	10
FORMALITÉS ADMINISTRATIVES	13
MUNICIPALITÉS RURALES	15
DÉVELOPPEMENT COMMUNAUTAIRE	17
Ententes sur les avantages communautaires	17
Centre communautaire Jane-Finch	18
INFRASTRUCTURES VERTES ET TRANSPORT ACTIF	19
Infrastructures vertes	19
Transport actif	20
SERVICES SOCIAUX ET LOGEMENTS ABORDABLES	21
ENJEUX AUTOCHTONES	23
ÉNERGIE NUCLÉAIRE	25
GESTION DES DÉCHETS	27
MÉTIERS SPÉCIALISÉS ET AGRÉMENT	28
ENTRETIEN DES SENTIERS RÉCRÉATIFS	29
« CHANGER NOTRE FAÇON DE FAIRE »	30
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ	33
LISTES DES TÉMOINS	34
ANNEXE A : MANDAT*	
ANNEXE B : OPINION DISSIDENTE DES MEMBRES NÉO-DÉMOCRATES DU COMITÉ	
ANNEXE C : OPINION DISSIDENTE DES MEMBRES LIBÉRAUX DU COMITÉ	
ANNEXE D : OPINION DISSIDENTE DU MEMBRE DU PARTI VERT DU COMITÉ	

INTRODUCTION

Le Comité permanent des finances et des affaires économiques est heureux de présenter son cinquième rapport provisoire sur la *Loi de 2020 sur la mise à jour économique et financière* et les conséquences de la crise de la COVID-19 sur l'économie de l'Ontario.

Ce rapport présente ses conclusions et recommandations à la suite de son examen des répercussions de la COVID-19 sur le secteur de l'infrastructure de l'Ontario. Il intègre les témoignages recueillis lors des audiences publiques tenues les 30 juillet et 4 août, ainsi que les mémoires remis à la greffière avant 18 h le 11 août 2020¹.

Conformément aux pratiques du Comité, c'est la ministre de l'Infrastructure qui a été la première à prendre la parole, le 30 juillet. Se sont ensuite succédé plus de 40 personnes, dont des représentantes et représentants de municipalités rurales, d'associations d'entrepreneurs et de constructeurs, d'entreprises du secteur de l'infrastructure, d'organismes s'intéressant aux politiques, d'infrastructures vertes et de groupes de cyclistes, de réseaux de développement communautaire, d'associations de bibliothèques, d'un institut de technologie autochtone, de clubs de motoneigistes ainsi que des ingénieurs, des viticulteurs et des personnes concernées.

À l'instar des autres sphères de l'économie, le secteur de l'infrastructure de la province a subi les contrecoups du confinement imposé en raison de la COVID-19. La situation économique a également forcé l'Ontario à revoir ses priorités en matière d'infrastructure, comme en a témoigné la ministre devant le Comité. L'une des décisions déjà prises, a-t-elle dit, est d'accélérer les projets d'infrastructure publique importants. Elle a aussi clairement indiqué que l'une des principales priorités est d'étendre les services Internet haute vitesse à toute la province.

Les témoignages ont porté sur une variété de sujets. En plus de recommander la stabilité dans le secteur de l'infrastructure et la simplification des processus d'approbation des projets, plusieurs personnes ont souligné que la pandémie offre l'occasion d'envisager de nouvelles façons de faire les choses, notamment garantir une plus grande participation communautaire au développement de l'infrastructure et développer de nouvelles formes d'infrastructures vertes et de mobilité active.

Comme toujours, le Comité remercie les personnes qui ont pris le temps de venir parler de leurs observations et propositions.

Le présent rapport survole les principales questions soulevées lors des audiences publiques du Comité. Pour connaître le détail des mémoires remis par les témoins et

¹ Aux fins du présent rapport, le Comité a eu accès au Journal des débats provisoire; par conséquent, certains extraits des témoignages peuvent ne pas être exacts.

des réponses de ces derniers aux questions du Comité, il faut consulter le procès-verbal officiel dans le Journal des débats et que les mémoires eux-mêmes.

Les recommandations du Comité et la liste des témoins se trouvent à la fin du rapport.

MANDAT DU COMITÉ

Les motions adoptées à l'unanimité par l'Assemblée le 25 mars et le 12 mai 2020 ont donné au Comité un mandat en deux volets.

Lorsque l'Assemblée a adopté le projet de loi 188, *Loi de 2020 sur la mise à jour économique et financière*, le 25 mars 2020, elle a aussi adopté une motion autorisant les chefs de parti et les députées et députés indépendants à soumettre au président une lettre présentant leurs recommandations sur les mesures économiques et financières à intégrer au projet de loi. La motion prévoyait aussi qu'à la reprise des travaux parlementaires, le Comité permanent des finances et des affaires économiques serait autorisé à examiner la Loi et les lettres de recommandation, et que le ministre des Finances serait son premier témoin.

La motion adoptée le 12 mai 2020 autorisait le Comité à entamer l'examen des questions soulevées le 25 mars. En outre, elle lui donnait le pouvoir d'étudier les conséquences de la COVID-19 sur des secteurs économiques précis de la province, y compris « les mesures qui permettront leur rétablissement ». Sont visés par la motion les secteurs suivants :

- Tourisme
- Culture et patrimoine
- Municipalités, construction et bâtiment
- Infrastructure
- Petites et moyennes entreprises
- Autres secteurs économiques sélectionnés par le Comité

Le Comité est expressément autorisé à publier autant de rapports provisoires qu'il estime nécessaires. Il doit les présenter à l'Assemblée et en remettre une copie à la présidence du Comité ontarien de l'emploi et de la relance du Conseil des ministres, mais ils ne seront pas inscrits aux Feuilleton et Avis pour étude par l'Assemblée. Par ailleurs, le gouvernement ne sera pas tenu de déposer une réponse détaillée.

Un rapport final devra être déposé à l'Assemblée, et une copie transmise au président du comité ministériel susmentionné, d'ici le 8 octobre 2020.

Le mandat du Comité est reproduit intégralement à l'annexe A du présent rapport.

TÉMOIGNAGE DU MINISTÈRE

Déclaration de la ministre

L'honorable Laurie Scott, ministre de l'Infrastructure, a pris la parole devant le Comité le 30 juillet 2020.

Selon elle, les municipalités et les autres actrices et acteurs du secteur de l'infrastructure ont été « parmi les plus durement touchés » par la fermeture de l'économie en raison de la pandémie de COVID-19. Dans ces circonstances, le principal défi pour le ministère est d'établir les priorités d'infrastructure en fonction d'une évaluation des projets qui répondent aux besoins immédiats attribuables à la pandémie et de ceux qui favorisent une relance économique à long terme.

À cet égard, le ministère a assuré aux municipalités et aux autres partenaires d'infrastructure que la province maintient son engagement envers les principaux programmes d'infrastructures, y compris le *Programme d'infrastructure Investir dans le Canada* (PIIC), un programme à frais partagés fédéral-provincial qui appuie les projets d'infrastructure municipaux dans quatre domaines prioritaires, et le Fonds ontarien pour l'infrastructure communautaire (FOIC), qui finance les infrastructures des communautés de petite taille, rurales et du Nord.

Le ministère a en outre annoncé en juin 2020 qu'il irait de l'avant avec 37 projets majeurs de partenariat public-privé (PPP) dans le cadre de « l'opération Pipeline PPP » (projets en phase de préapprovisionnement et d'approvisionnement), ce qui représente un investissement total de 60 milliards de dollars. Aussi, le ministère « transforme » la méthode d'obtention des infrastructures pour que les projets permettent des « constructions plus rapides et améliorées ».

La ministre a ensuite parlé de ce qu'elle considère comme l'un des problèmes d'infrastructure les plus urgents dans la province :

Depuis le début de la pandémie, nous avons constaté une opposition frappante, soit que la nécessité de se distancier physiquement a mis en évidence le besoin de connexion numérique. [...] Le problème le plus flagrant concernant la connectivité en Ontario, qui a d'ailleurs été exacerbée par la COVID-19, est le fossé numérique qui y existe. Trop de gens n'ont pas un accès fiable à Internet ou à un réseau cellulaire, et certaines personnes ne sont pas connectées du tout.

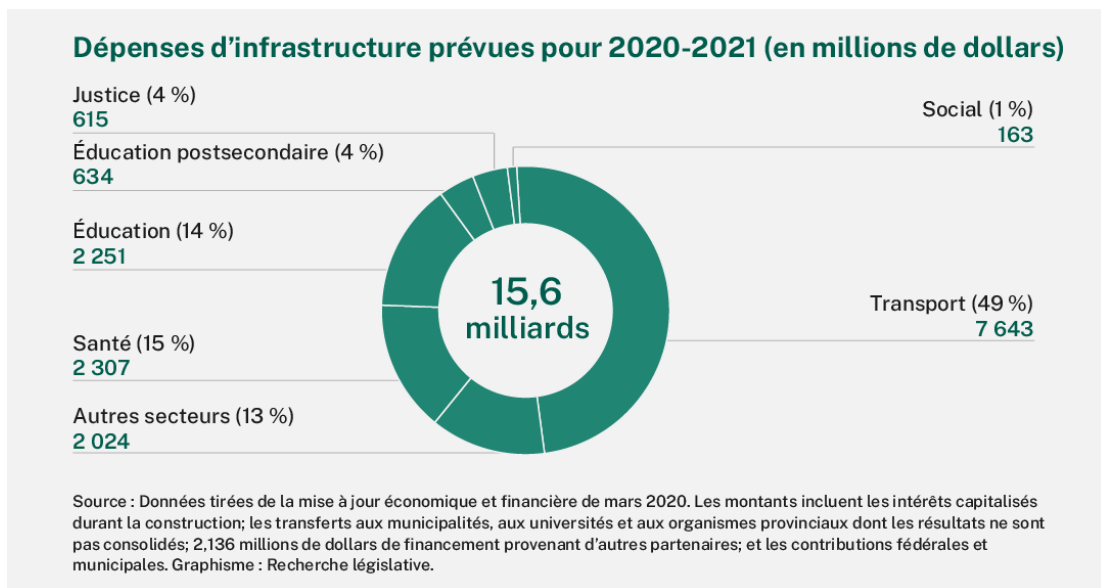
Selon les estimations du ministère, jusqu'à 12 % de la population ontarienne (1,4 million de personnes) vivant surtout en milieu rural, dans des régions éloignées ou dans le Nord, n'ont pas accès à un service Internet haute vitesse (large bande). « Maintenant plus que jamais », dit la ministre, l'accès à un service Internet haute vitesse fiable est essentiel pour les entreprises hors milieu urbain, les télétravailleuses et télétravailleurs, les étudiantes et étudiants qui font leurs devoirs

ou suivent un cours universitaire en ligne, le paiement des factures, la réception de résultats médicaux, et le contact avec la famille et les amis.

Bien que les télécommunications relèvent du gouvernement fédéral, la ministre a souligné que la province et les municipalités ont un rôle à jouer pour accélérer le développement des services Internet à large bande en Ontario. Par exemple, en 2019, la province a instauré le programme *Passons à une vitesse supérieure : plan d'action de l'Ontario pour l'accès aux services à large bande et au réseau cellulaire*. L'un des piliers de ce programme de 315 millions de dollars consiste à financer l'infrastructure à large bande dans trois régions mal desservies de la province :

- Le *Nord* – Investissement fédéral-provincial de 69 millions de dollars pour aider les Premières Nations du Cercle de feu.
- Le *Sud-Ouest* – Investissement provincial, avec la participation de partenaires en infrastructure, pouvant atteindre 190 millions de dollars dans le projet Southwestern Integrated Fibre Technology (SWIFT), qui connectera 50 000 ménages au service à large bande.
- L'*Est* – Investissement provincial, en partenariat avec le Réseau régional de l'Est ontarien (RREO), pouvant aller jusqu'à 213 millions de dollars pour améliorer l'accès à Internet dans cette région.

La ministre a également parlé du *Programme d'amélioration de la connectivité en Ontario* (PACO), un programme de 150 millions de dollars annoncé en juin 2020 qui, combiné aux contributions des partenaires, peut financer dans les régions mal desservies des projets de services à large bande jusqu'à hauteur de 500 millions de dollars.



Après son entrée en matière, la ministre a répondu aux questions du Comité sur un éventail de sujets :

-
- *Fonds inutilisés* – Selon le rapport du Bureau de la responsabilité financière concernant les dépenses du gouvernement en 2019-2020 (publié en juillet 2020), le ministère n'a pas utilisé tout l'argent prévu dans le budget pour les projets d'infrastructure à large bande et de soins de santé. Questionnée à ce sujet, la ministre a répondu que les dépenses réelles dépendent de nombreux facteurs, dont les engagements financiers des municipalités et des fournisseurs de télécommunications. Elle a ajouté que la pandémie a aussi complexifié le processus de construction; par exemple, les exigences de distanciation physique ont réduit la productivité des chantiers. La ministre a également souligné que ces projets s'étirent sur plusieurs années, et qu'en raison de délais attribuables à divers facteurs, l'argent prévu dans leur budget est « reporté » aux années suivantes. L'engagement de la province à l'égard de ces projets n'a toutefois pas changé.
 - *Priorités* – Infrastructure Ontario a indiqué qu'il réévaluera s'il faut aller de l'avant avec les projets en cours. Vu les délais possibles, il a été demandé à la ministre pourquoi la province n'investit pas dès maintenant dans ce que certains qualifieraient de besoins plus immédiats, comme la garde d'enfants, l'éducation et la dotation en personnel dans les établissements de soins de longue durée. La ministre a répondu que dans le cadre du *Programme pilote d'accélération de la construction* de l'Ontario, jusqu'à 640 nouveaux lits de soins de longue durée seront aménagés à Mississauga d'ici 2021, et qu'un nouveau foyer de soins de longue durée sera construit à Durham dans quelques mois, et non dans quelques années.
 - *Comblent le fossé numérique* – Le Comité a aussi demandé à la ministre de préciser ce qu'elle entend par « le financement n'est pas suffisant pour combler le fossé numérique ». La ministre a rappelé que le gouvernement fédéral, plus précisément le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC), établit les normes nationales pour les services Internet et cellulaires. « Voilà pourquoi nous demandons au gouvernement fédéral de faire sa part et de financer les services à large bande comme il se doit », a-t-elle dit.
 - *Municipalités* – Les témoignages reçus lors du récent examen du secteur municipal fait par le Comité ont fait ressortir que beaucoup de municipalités sont dans une situation financière précaire en raison de la pandémie. Le Comité a demandé à la ministre si la province serait encline à couvrir la part municipale du financement des infrastructures, afin que les projets locaux puissent aller de l'avant. La ministre a répondu en disant que le gouvernement est bien conscient de la situation et qu'Infrastructure Ontario travaille avec les municipalités et le gouvernement fédéral pour veiller à ce que les projets aillent de l'avant, y compris ceux approuvés dans le cadre du *Programme d'infrastructure Investir dans le Canada*. Elle a également ajouté que les municipalités devraient recevoir un financement considérable au titre du *Cadre de relance sécuritaire* du gouvernement fédéral annoncé à la fin de juillet 2020.

- *Communautés autochtones* – Selon un membre du Comité, certaines communautés autochtones du nord-ouest de l'Ontario n'ont pas accès à de l'eau potable et sont assujetties à des avis « d'ébullition d'eau » depuis longtemps. Questionnée sur les intentions du gouvernement pour redresser la situation, la ministre a indiqué que plusieurs projets d'amélioration de la qualité de l'eau des Premières Nations ont été approuvés sous le volet Infrastructures vertes du programme fédéral-provincial *Investir dans le Canada*.

Infrastructure Ontario

Infrastructure Ontario (IO) est un organisme de la Couronne relevant du ministère de l'Infrastructure. Son rôle est de superviser l'approvisionnement des grands projets d'infrastructure publique, de gérer le portefeuille immobilier du gouvernement, d'offrir des prêts à long terme pour renouveler l'infrastructure publique, et de donner des conseils et de participer aux négociations au nom du gouvernement en ce qui concerne les opérations commerciales, comme les travaux d'aménagement de terrains majeurs.

Par son témoignage, le représentant d'IO a démontré au Comité comment l'organisme a contribué à la réponse provinciale à la crise de la COVID-19.

Du côté de la gestion immobilière, la priorité d'IO était d'épauler les ministères en bonifiant les services de nettoyage dans les bureaux gouvernementaux et en faisant le nécessaire pour que leur personnel puisse travailler de la maison. IO a également pris des mesures pour garantir la prestation sécuritaire des services de première ligne au public, notamment l'installation d'écrans de plexi-verre dans les centres ServiceOntario.

Au fil de l'évolution de la pandémie, la direction de l'approvisionnement d'IO a collaboré avec les hôpitaux pour veiller à ce qu'ils soient en mesure de gérer la hausse anticipée des admissions. Par exemple, une unité d'intervention face à la pandémie de 93 lits a été rapidement mise sur pied à l'Hôpital Royal Victoria de Barrie.

Les projets d'infrastructure majeurs d'IO, jugés essentiels aux termes des décrets provinciaux de gestion des urgences, se sont poursuivis sans interruption. Après le confinement initial, les travaux à des centaines de petits projets ont repris. La planification et l'approvisionnement des projets à venir se sont « poursuivis sans relâche »; IO a toutefois dû réévaluer en parallèle la meilleure façon de procéder pour certains projets en cours. L'organisme a fini par adopter une approche en trois volets pour la mise en œuvre du programme d'infrastructure provincial :

- La première priorité d'IO : chercher comment maintenir et possiblement accélérer les projets de soins de santé déterminants dans sa liste de projets. Plusieurs projets hospitaliers, dont la construction d'hôpitaux et des améliorations majeures, sont sur le point de débiter ou sont presque terminés. IO collabore également avec le ministère des Soins de longue durée et les hôpitaux pour « l'aménagement rapide » de nouveaux lits de soins de longue

durée. « L'architecture modulaire », une technique récente, permettra d'augmenter la capacité en quelques mois, plutôt qu'en quelques années.

- Sa deuxième priorité : « poursuivre sur la lancée » pour les projets de transport en commun essentiels. Parmi les projets en cours figurent l'approvisionnement pour la Ligne Ontario, la demande de propositions pour le prolongement vers l'ouest de la ligne Eglinton Crosstown et le prolongement de la ligne de métro vers Scarborough, et plusieurs projets du programme d'expansion de Metrolinx.
- Et sa troisième priorité : bonifier le portefeuille immobilier de la province. Parmi les projets notoires figurent les rénovations en cours de l'édifice Macdonald et de l'édifice Whitney, deux grands bâtiments gouvernementaux situés à Queen's Park.

Selon IO, l'une des principales raisons qui lui ont permis d'aller de l'avant avec les projets d'infrastructure majeurs est le processus d'approvisionnement de type PPP. L'élément clé de ce processus est que les modalités des contrats de PPP permettent à IO, aux maîtres d'ouvrage et aux entreprises de construction de régler les problèmes dès qu'ils surviennent :

Plutôt que d'avoir des travaux qui traînent en raison de différends contractuels et de dépenses imprévues, nos contrats garantissent que toutes les parties ont le même intérêt : terminer le projet aussi rapidement et sécuritairement que possible. Puisque nous utilisons des contrats à prix fixe, nos entrepreneurs ne sont payés qu'une fois le travail terminé. C'est un outil très efficace pour nous assurer que nous travaillons tous dans le même but, même dans les circonstances imprévues, comme une pandémie.

IO a également mentionné que sa mise à jour du printemps sur le marché (juin 2020), qui fait état dans sa liste de projets de 37 projets en PPP évalués à plus de 60 milliards de dollars, devrait envoyer « un message important et rassurant à toute l'industrie concernant l'engagement historique de l'Ontario à l'égard de la modernisation des infrastructures publiques ».

IO a conclu en soulignant qu'il appuie la « réouverture contrôlée » de plusieurs lieux de travail gouvernementaux, dont les palais de justice et les autres installations du secteur de la justice. Ces lieux de travail seront nettoyés plus souvent et dotés de stations de désinfection des mains, d'écrans de plexi-verre, et d'affiches et de marqueurs de respect de la distanciation physique. Tous les lieux de travail gouvernementaux suivront progressivement ce modèle.

Retombées déclarées des investissements en infrastructure



1 \$ investi dans les infrastructures publiques rapporte un rendement du capital investi allant de **2 \$ à 4 \$**



1 milliard de \$ en dépenses d'infrastructure permet la création de **60 700** nouveaux emplois sur une période d'un an et augmente le PIB de **1,14 milliard de \$**



1 million de \$ injectés dans les projets de cyclisme appuient jusqu'à **11,4** emplois sur une période d'un an

Source : Données présentées au Comité permanent des finances et des affaires économiques par divers témoins. Graphisme : Recherche législative.

STABILISATION DU SECTEUR

Tôt dans la pandémie, les entreprises de construction et celles offrant les services qui s'y rapportent ont été considérées comme des « entreprises essentielles ». Néanmoins, les actrices et acteurs du secteur déclarent que les délais causés par la pandémie et les frais en hausse ont eu des répercussions considérables sur les projets de toute taille, tant au public qu'au privé.

Selon des sondages effectués auprès du secteur, la productivité sur un chantier typique a diminué de 40 % à 70 % au début de la pandémie, principalement en raison de l'absence des travailleuses et travailleurs et des nouvelles mesures de sécurité. Les délais et les pénuries continuent de faire grimper le prix des matériaux de construction, tandis que les retards et les annulations de projets majeurs, surtout dans le secteur privé, ont nettement fait diminuer la quantité de travail des firmes de planification, de conception et d'ingénierie. Les sociétés d'ingénierie de l'Ontario déclarent la perte de « milliers de contrats d'ingénierie » directement liés à l'infrastructure et à d'autres secteurs.

Comme l'a exprimé le plus grand fournisseur de matériaux de construction du Canada, dont les cimenteries évaluées en milliards de dollars accusent des pertes chiffrées en millions, « tout le monde est dans le même bateau [...] et on ne sait pas encore quelles seront les conséquences [de la pandémie] ».

Les principales actrices et principaux acteurs du secteur étaient unanimes : la chose la plus importante que peut faire le gouvernement à court terme pour lever cette incertitude et favoriser la relance économique, c'est de continuer à investir dans les infrastructures publiques au même niveau qu'avant la pandémie.

Parallèlement, ces actrices et acteurs ont demandé au Comité d'envisager d'autres mesures pour assurer la stabilité à long terme. Certaines de ces mesures sont indiquées ci-dessous.

Politique d'approvisionnement provinciale

Selon le Future of Infrastructure Group, une organisation s'intéressant aux politiques composée d'entreprises en infrastructure dominantes, la province doit agir rapidement pour mettre en place une politique claire sur la façon dont elle traitera les délais et les frais liés à la pandémie dans la documentation sur les marchés publics.

Comme il a été expliqué au Comité, les contrats gouvernementaux employés pour la livraison, la réalisation et l'entretien des projets d'infrastructure ne prévoient généralement pas les événements à grande échelle comme une pandémie, du moins pas explicitement. Par conséquent, les maîtres d'ouvrage peuvent se dégager de leur responsabilité pour ces risques, et le fardeau des frais de retard incombe aux entrepreneurs.

L'inquiétude du secteur privé est que les différends se retrouveront inévitablement dans le système juridique, où les dossiers seront traités par projet, ou plutôt par contrat. Selon le Future of Infrastructure Group, c'est une « solution irréaliste » qui pénalisera autant les entreprises que le secteur dans son ensemble. De l'avis du groupe, le non-règlement du problème au-delà de la terminologie des contrats individuels « est une préoccupation majeure pour l'industrie » qui menace de « retarder la croissance et la relance s'il n'est pas résolu rapidement et de façon décisive ».

Les représentantes et représentants du secteur recommandent fortement l'adoption d'une politique claire et uniforme qui déterminera comment la province gèrera ces délais et frais dans ses marchés publics. Selon leurs dires, une politique provinciale « offrirait une certitude immédiate au secteur et aiderait à stabiliser les entreprises aux prises avec des problèmes de liquidités ».

Un modèle a été présenté au Comité, le programme d'urgence de remboursement des coûts de construction liés à la COVID-19 proposé par l'Association canadienne de la construction, qui rembourserait les frais admissibles jusqu'à hauteur de 5 % de la valeur du marché. Le Comité a également été renvoyé aux programmes de la Colombie-Britannique, du Québec, de Terre-Neuve-et-Labrador, du Royaume-Uni et de la Nouvelle-Zélande.

Clauses de force majeure

Les clauses de force majeure exemptent une partie de son obligation de respecter ses exigences contractuelles dans les délais prévus (ou tout court) en cas d'événement naturel et inévitable. Pour éliminer toute confusion soulevée par les délais et les coûts liés à la pandémie dans le secteur de l'infrastructure dans son ensemble, la Construction and Design Alliance of Ontario recommande que le gouvernement utilise ses pouvoirs de gestion des situations d'urgence pour ajouter de façon rétroactive des clauses de force majeure dans tous les contrats de construction et de services professionnels. En effet, une clause officielle devrait

mentionner expressément les « pandémies » et les « quarantaines » en tant qu'événements déclencheurs².

Assurances

Selon l'Ontario Society of Professional Engineers, « l'assurance de la responsabilité civile est la question passée sous silence, celle dont personne ne parle et qui aura le plus de répercussions sur la relance économique de ce secteur ».

L'organisme soutient que l'industrie des assurances considère généralement l'Ontario comme un territoire à risques élevés. Dès le début de la pandémie, cette perception s'est traduite par une hausse des frais d'assurance, non seulement pour les services professionnels comme l'ingénierie, mais aussi pour l'assurance responsabilité civile des entreprises et l'assurance des biens.

Plus inquiétant encore, l'organisme rapporte que des assureuses et assureurs de l'Ontario refusent de vendre des assurances responsabilité à des ingénieures et ingénieurs et à des firmes d'ingénierie. L'une des conséquences de cette pratique est que moins d'infrastructures seront conçues et construites, « ce qui ralentira la croissance économique ».

L'Ontario Society of Professional Engineers recommande que la province exerce ses pouvoirs réglementation sur l'industrie des assurances pour contrôler les frais d'assurance exigés des entreprises et des services du secteur de l'infrastructure.

Recommandations des témoins

- *Politique provinciale concernant les délais causés par la pandémie* – Adopter une politique provinciale pour traiter des délais et des frais liés à la pandémie dans les contrats d'infrastructures publiques.
- *Clauses de force majeure* – Utiliser les pouvoirs provinciaux de gestion des situations d'urgence pour ajouter rétroactivement des clauses de force majeure dans tous les contrats de construction et de services professionnels.
- *Frais d'assurance* – Exercer les pouvoirs provinciaux de réglementation pour contrôler les frais d'assurance dans le secteur de l'infrastructure.

ACCÈS À INTERNET

Les mesures de distanciation sociale prises pour lutter contre la propagation de la COVID-19 ont obligé bon nombre d'Ontariennes et Ontariens à travailler, à étudier et à socialiser en ligne. Selon un sondage de l'Autorité canadienne pour les

² Comme le propose l'Alliance, une clause officielle de force majeure serait ajoutée aux contrats entrés en vigueur avant le 30 avril 2020, soit « avant que la nature et l'étendue réelles de la COVID-19 [...] ne deviennent apparentes ».

enregistrements Internet, le nombre de Canadiennes et Canadiens qui travaillent de la maison est actuellement sept fois plus élevé en raison de la pandémie³.

Le manque d'accès fiable à Internet est particulièrement flagrant dans les régions rurales de l'Ontario, où la connectivité limitée était déjà un problème avant la pandémie, mais depuis, il n'a été qu'exacerbé, comme l'a soulevé la municipalité de West Grey :

Cette pandémie a certainement mis en évidence à quel point Internet est essentiel à la continuité économique, au développement social, à l'éducation de nos jeunes et pour la santé mentale de nos résidentes et résidents confinés à la maison et isolés, notamment nos personnes âgées. Des services à large bande sont indispensables dans les régions rurales de l'Ontario si l'on veut créer une province solide et dynamique.

L'ensemble des représentantes et représentants des municipalités rurales qui ont témoigné devant le Comité ont mentionné que l'accès aux services à large bande était un enjeu urgent et que les circonstances actuelles offrent la possibilité de redresser la situation : « connecter plus de gens aidera à créer [...] des emplois et stimulera l'économie à long terme⁴ ».

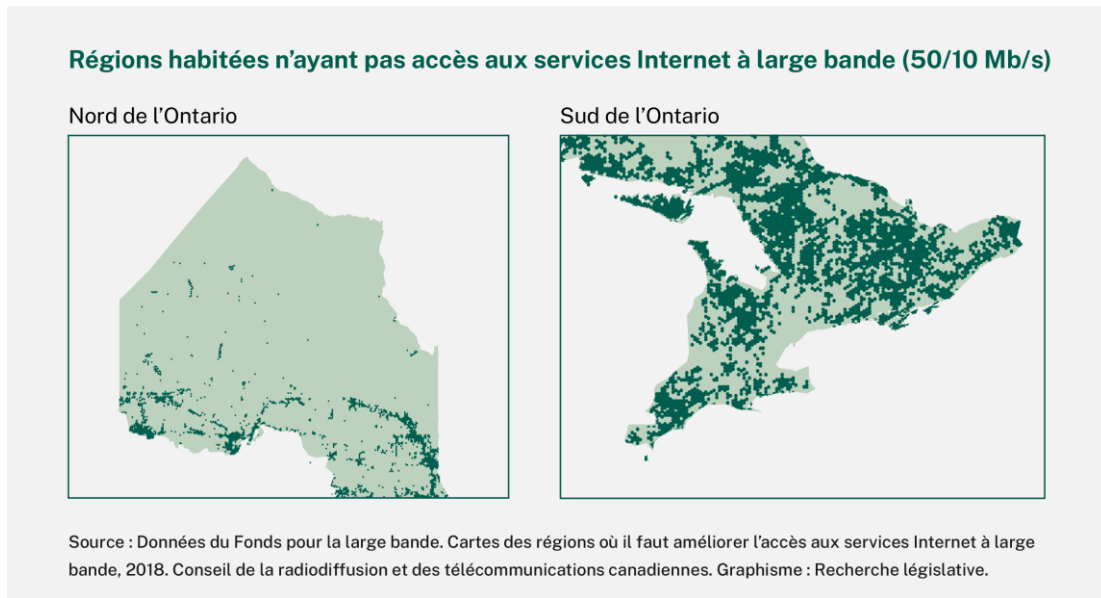
Un géant des télécommunications a abondé dans le même sens, en insistant sur le fait que le gouvernement a un rôle à jouer :

L'Ontario devra continuer de veiller à ce que le plus de consommatrices et consommateurs et d'entreprises possible aient accès à des services puissants qui leur permettront de contribuer à l'économie au sens large. Même si les constructeurs de réseaux en établissement du secteur privé [...] continueront de connecter la vaste majorité de la population ontarienne, le gouvernement a un rôle à jouer dans le financement de la connectivité des régions difficiles à atteindre et de celles très peu peuplées.

Bien que bon nombre de témoins appuient les initiatives actuelles, comme les programmes provinciaux PACO et RREO, ils s'accordent avec le ministère pour dire que plus doit être fait pour améliorer la connectivité. Ils demandent plus particulièrement des investissements pour développer l'accès aux services à large bande dans les régions mal desservies de la province.

³ Autorité canadienne pour les enregistrements Internet, *La COVID-19 a tout changé*, 14 avril 2020.

⁴ Voir les mémoires du comté de Renfrew (Pembroke), du Conseil des services du district de Kenora, de la municipalité de Chatham-Kent, de la municipalité de West Grey, de la Chambre de commerce de Muskoka Lakes et de la Rural Ontario Municipal Association.



Xplornet, qui se décrit comme le plus grand fournisseur d'accès Internet en milieu rural du Canada, a fait valoir que « des investissements publics ciblés peuvent venir compléter les investissements privés, ce qui permet de déployer les réseaux davantage et plus rapidement ». La municipalité de Chatham-Kent a attiré l'attention sur ce point, soulignant qu'un fournisseur d'accès Internet local cherche actuellement à investir dans les secteurs ruraux de la municipalité, mais a besoin de subventions pour faire l'analyse de rentabilité de son projet. La municipalité estime avoir besoin d'investissements publics et privés totalisant plus de 100 millions de dollars pour développer l'accès aux services à large bande sur son territoire.

Parmi les autres enjeux d'accès abordés devant le Comité, on retrouve le problème de « contiguïté urbaine », où les secteurs situés à courte distance des centres urbains ne sont pas toujours reconnus comme des zones mal desservies au niveau de la connectivité. Certains témoins ont demandé la simplification des processus de demande et de financement entourant le développement des services Internet. Selon une opinion communément exprimée, il faut considérer l'accès à Internet haute vitesse comme un « service essentiel ».

D'après un grand fournisseur d'accès Internet et exploitant de réseau mobile en milieu rural, la province pourrait favoriser l'accès aux services à large bande dans les secteurs ruraux en apportant quelques changements aux règlements. L'une des réformes mentionnées à plus d'une reprise lors des audiences est que la province s'assure que les fournisseurs d'accès Internet ont plus facilement à leur disposition l'infrastructure nécessaire au développement des services à large bande dans les secteurs ruraux. Le principal sujet de mécontentement est que les politiques et frais d'accès municipaux existants (dont certains seraient différents des normes et délais fédéraux) rendraient difficile l'accès des fournisseurs aux infrastructures comme les poteaux de services publics. Les fournisseurs aimeraient que la province exerce son pouvoir de réglementation sur ces infrastructures (et sur les municipalités) pour éliminer cet obstacle au développement.

Les témoins ont aussi rappelé au Comité que l'accès à Internet ne se limite pas à une question d'ordre géographique. Comme l'a indiqué le Jane/Finch Centre, il y a un écart de connectivité en ce qui concerne les populations vulnérables, les personnes âgées et les nouvelles arrivantes et nouveaux arrivants. Les associations de bibliothèques provinciales ont demandé qu'un investissement soit fait dans l'infrastructure numérique des bibliothèques pour qu'elles puissent offrir un meilleur accès aux collections numériques, particulièrement aux groupes marginalisés. Il a été relevé que les petites entreprises utilisent fréquemment cette infrastructure. Les statistiques d'utilisation montrent que 20 % des personnes qui accèdent aux services en ligne le font pour leurs activités professionnelles, et 62 %, pour se trouver un emploi.

La Grape Growers Association of Ontario a également fait le lien entre l'accès à Internet et l'économie, faisant remarquer que les entreprises ont de plus en plus besoin de pouvoir vendre leurs produits en ligne, et qu'une infrastructure numérique faciliterait la précision et l'automatisation du secteur agricole.

Recommandations des témoins

- *Internet pour toutes et tous* – Investir dans l'infrastructure Internet des secteurs ne disposant pas d'une connectivité haute vitesse.
- *Connecter les bibliothèques* – Investir dans le développement de l'infrastructure numérique des bibliothèques.
- *Accélérer le processus d'approbation* – Simplifier le processus d'approbation pour le développement de l'infrastructure Internet.
- *Accès des fournisseurs de services aux infrastructures* – Mettre davantage à la disposition des fournisseurs d'accès Internet les infrastructures existantes, comme les poteaux de services publics.
- *Service essentiel* – Déclarer que l'accès à Internet est un service essentiel.

FORMALITÉS ADMINISTRATIVES

Bon nombre de témoins ont demandé que le gouvernement élimine ce qu'ils ont qualifié de processus d'approbation trop bureaucratique et de normes réglementaires inutilement strictes; autrement dit, les formalités administratives. Les actrices et acteurs de l'ensemble du secteur de l'infrastructure disent que la réduction de ces formalités est l'une des clés de la réussite de la relance économique.

Dans l'industrie de la construction résidentielle, les évaluations environnementales, en particulier les évaluations environnementales municipales de portée générale, sont perçues comme un frein continu à la réponse aux besoins en logements croissants de la province. Bien que des groupes de l'industrie appuient dans

l'ensemble les récentes modifications législatives visant à moderniser les processus d'évaluation environnementale et à accélérer l'approbation des constructions, ils demeurent sceptiques quant aux effets à long terme de ces modifications⁵.

Plus précisément, d'après l'expérience de l'industrie avec des réformes similaires, les délais d'approbation ont tendance à s'allonger avec le temps, en partie à cause de procédures comme la disposition sur les demandes de « changement de catégorie » de la *Loi sur les évaluations environnementales* qui permet à « une personne » de demander qu'une demande de construction fasse l'objet d'une évaluation environnementale complète. L'industrie voudrait que la province garantisse que les effets des récentes réformes ne se dissipent pas avec le temps.

Les témoins ont aussi parlé de leur appui au projet de loi 171 (*Loi de 2020 sur la construction plus rapide de transport en commun*) qui, selon eux, permettra la réalisation plus efficace des projets de transformation, comme celui de la Ligne Ontario. En particulier, le projet de loi permettra le déplacement des services publics avant d'entamer une évaluation environnementale. En même temps, les entreprises de construction restent préoccupées par la législation entourant la société Ontario One Call, qui requiert le marquage de l'emplacement des infrastructures souterraines qui pourraient être perturbées par des travaux d'excavation ou de creusement⁶. Obtenir le marquage requis pour des centaines de projets prendrait des semaines, plutôt que les cinq jours prévus par la loi. L'industrie de la construction résidentielle demande donc un respect plus strict des délais établis par voie législative.

L'industrie de la gestion des déchets de l'Ontario a également indiqué les formalités administratives comme un obstacle à la croissance économique. L'Ontario Waste Management Association a exprimé la position de l'industrie :

Croyez-moi, les membres sont heureux de savoir que l'Ontario est ouvert aux affaires, mais chaque tournant amène des obstacles réglementaires injustes et dépassés à l'investissement dans de nouvelles infrastructures de réacheminement, d'élimination et de recyclage des déchets. Si le gouvernement veut que le secteur privé améliore le recyclage, le compostage et l'élimination sécuritaire des déchets alimentaires, il doit lever ces obstacles, qui nous coûtent temps et argent.

Les municipalités ont affirmé qu'une diminution des formalités administratives entourant la planification et l'approbation des projets d'infrastructures municipales leur permettrait de contribuer davantage à la relance économique. Plus spécifiquement, il a été demandé que le financement provincial des infrastructures

⁵ Les témoins ont notamment parlé du projet de loi 197, *Loi de 2020 visant à favoriser la reprise économique face à la COVID-19* et du projet de loi 108, *Loi de 2019 pour plus de logements et plus de choix*.

⁶ La loi qui entoure la société One Call est la *Loi de 2012 sur un système d'information sur les infrastructures souterraines en Ontario*.

soit distribué selon un « modèle basé sur les allocations » (à savoir le financement global) plutôt qu'un « modèle basé sur les demandes ».

Comme la cité de Kitchener l'a expliqué au Comité, les municipalités disent depuis des années que la nature imprévisible du financement basé sur les demandes rend difficiles la planification à long terme des infrastructures. Elle ajoute que le processus de demande de financement est laborieux et exige une préparation minutieuse de la part du demandeur ainsi que du temps d'examen de la part de l'entité provinciale distribuant les fonds. À l'inverse, un modèle basé sur les allocations permettrait aux municipalités d'établir des budgets pour leurs projets et de distribuer les fonds de façon plus prévisible.

Le Fonds de la taxe sur l'essence d'Infrastructure Canada et le *Programme d'infrastructure Investir dans le Canada* (volet Infrastructures de transport en commun) ont été cités comme des modèles basés sur les allocations éprouvées.

Recommandations des témoins

- *Évaluations environnementales* – Garantir que les récentes réformes pour simplifier les évaluations environnementales ne s'érodent pas au fil du temps.
- *Avis d'infrastructures souterraines* – Garantir un respect plus strict des délais prévus par la loi concernant le marquage des infrastructures souterraines sur les sites d'excavation et de creusement.
- *Gestion des déchets* – Éliminer les obstacles réglementaires à l'investissement dans de nouvelles infrastructures de réacheminement, d'élimination et de recyclage des déchets.
- *Distribution du financement* – Distribuer le financement provincial destiné aux infrastructures selon un « modèle basé sur les allocations ».

MUNICIPALITÉS RURALES

Plusieurs témoins ont évoqué les besoins des municipalités rurales.

Ces dernières ont indiqué qu'elles appuient généralement les efforts déployés pour amener les services Internet à large bande sur leur territoire et croient que ces services joueront un rôle important dans l'économie post-pandémie hors du milieu urbain de l'Ontario. Or, avec des revenus en baisse et des coûts en hausse, la préoccupation immédiate est de savoir si les municipalités pourront entretenir les infrastructures de base, comme les routes et les ponts.

Les représentantes et représentants municipaux ont décrit certains des nombreux défis auxquels font face les municipalités individuellement. Dans la municipalité de Chatham-Kent, l'aide financière est nécessaire pour lutter contre l'érosion et les inondations le long des berges du lac Érié. Du financement additionnel sera

également nécessaire pour rendre plus accessible et écoénergétique le centre municipal et pour remettre à neuf le garage municipal des travaux publics.

À l'instar d'autres municipalités rurales, la municipalité de West Grey a de la difficulté à entretenir ses infrastructures de base, dont plus de 100 ponts et 700 kilomètres de routes. Ses représentantes et représentants ont souligné qu'elle préconise depuis longtemps la mise en place d'un « programme de subventions pour l'entretien » qui permettrait aux municipalités de moindre taille et disposant de ressources limitées d'entretenir leurs infrastructures. Comme elles et ils l'on fait valoir au Comité :

Nous savons qu'entretenir nos actifs est plus abordable et responsable que de remplacer les infrastructures essentielles. Imaginez tout ce que nous pourrions mettre à profit si les municipalités étaient encouragées à participer à des programmes de subventions proactifs voués à prolonger la durée de vie des infrastructures.

Au début de la pandémie, le comté de Renfrew a mis sur pied un groupe de travail économique composé de propriétaires d'entreprises du territoire. Ce groupe a ciblé les investissements dans l'infrastructure comme une priorité pour le comté. Il a également demandé que le comté établisse une aide financière sans facteur d'endettement et des programmes de promotion pour soutenir les entreprises locales. Le comté aurait, conjointement avec la Ville de Pembroke, distribué 250 000 dollars pour l'offre de programmes d'aide aux entreprises. Il a toutefois besoin d'aide financière externe pour payer les infrastructures.

Les représentantes et représentants du comté ont également souligné avoir créé le Renfrew Country Virtual Triage and Assessment Centre pour faire face aux défis associés à la COVID-19 dans les communautés rurales. L'objectif de ce centre est d'éviter un débordement de patientes et patients présentant des symptômes de la COVID-19 dans les hôpitaux d'un comté où seulement une personne sur cinq a un médecin de premier recours. Pour ce faire, il utilise un système de rendez-vous virtuels, de dépistage à domicile par des ambulancières et ambulanciers paramédicaux, et d'aiguillage vers d'autres services. Le comté rapporte une forte diminution des visites aux urgences depuis la mise en place de cette initiative, et recommande son modèle aux autres municipalités rurales. Un tel système requiert toutefois que la province autorise des codes de facturation des soins virtuels pour les médecins et les infirmières et infirmiers.

D'autres témoins ont dit qu'une stratégie provinciale d'investissement rural devrait inclure des investissements dans le secteur minier. L'Ontario Society of Professional Engineers a décrit le projet d'exploitation minière de chromite dans la région du Cercle de feu comme une « opportunité économique immense et inexplorée ». Les promotrices et promoteurs ont dit « qu'il y a encore des obstacles au démarrage du projet », mais qu'il est tout de même important que le gouvernement accélère le

processus. Les communautés autochtones, les secteurs minier et de la construction, et la province entière bénéficieraient de ce projet, a-t-il été déclaré.

Pour terminer, la Rural Ontario Municipal Association a rappelé au Comité l'importance d'investir dans les municipalités rurales :

[Investir dans les infrastructures] augmente la productivité et la création d'emplois et fait croître le PIB, les salaires et les recettes fiscales à long terme. Nous l'avons vu après 2008, lorsque les investissements dans les infrastructures publiques ont joué un rôle clé dans le rétablissement. Investir dans les infrastructures des municipalités rurales peut garantir que le rétablissement est général et profite aux économies locales de tout l'Ontario.

Recommandations des témoins

- *Municipalités rurales* – Investir dans les projets d'infrastructure des municipalités rurales.
- *Programme de subventions pour l'entretien* – Instaurer un programme de subventions pour l'entretien destiné aux municipalités rurales.
- *Cercle de feu* – Investir dans le projet minier du Cercle de feu.

DÉVELOPPEMENT COMMUNAUTAIRE

Ententes sur les avantages communautaires

Une tendance claire dans le secteur de l'infrastructure est que les communautés participent de plus en plus à la planification et à la mise en œuvre des projets qui leur sont destinés. Plusieurs témoins ont exhorté le Comité à envisager des mesures qui intégreraient la participation des communautés au développement des projets.

Selon un certain nombre de témoins, les ententes sur les avantages communautaires sont une « manière éprouvée » de répondre à diverses priorités communautaires. Ce type d'entente est juridiquement contraignant et :

- traite des questions propres à un projet précis (contrairement à une politique provinciale ou d'entreprise);
- définit un processus de collaboration entre le maître d'ouvrage et la communauté dans le but d'atteindre divers objectifs stratégiques généraux : équité, diminution de la pauvreté, protection de l'environnement et développement économique local, entre autres;
- détaille les avantages que tirera la communauté du projet : pratiques d'embauche équitables, financement des formations, amélioration des quartiers et soutien des entreprises sociales;

- prévoit les mécanismes de surveillance et d'application⁷.

Le Toronto Community Benefits Network (TCBN), l'un des principaux promoteurs des ententes sur les avantages communautaires, en a résumé ainsi les possibles avantages :

[Les ententes sur les avantages communautaires peuvent relever] les défis que représentent l'accès à de bons emplois, le développement économique local et la revitalisation des quartiers, surtout parce qu'elles ont des répercussions sur les communautés historiquement défavorisées et les groupes en quête d'équité.

Le TCBN et d'autres groupes communautaires recommandent que le gouvernement intègre au processus d'approvisionnement de chaque projet de transport en commun une entente sur les avantages communautaires. Les témoins ont mentionné les ententes de ce type négociées pour le TLR Eglinton Crosstown comme modèle à suivre dans les projets. Les ententes sur les avantages communautaires « pilotes » intégrées à plusieurs autres projets en cours (TLR Finch Ouest, West Park Healthcare Centre, réfection de l'édifice Macdonald) pourraient aussi générer des « pratiques exemplaires » pour les ententes à venir.

Centre communautaire Jane-Finch

Une récente confusion entourant un centre communautaire situé au nord-ouest de Toronto pourrait amener de l'eau au moulin des personnes qui préconisent un cadre provincial intégrant l'action communautaire aux projets d'infrastructures publiques.

Selon ce qu'à appris le Comité, les résidentes et résidents du quartier Jane-Finch de Toronto soutiennent que Metrolinx, l'organisme provincial de transport en commun responsable du projet TLR Finch Ouest, s'est engagé il y a quelques années à faire don d'une bande de terrain liée au projet TRL pour qu'y soit construit un centre communautaire (connu sous le nom de Jane-Finch Community and Family Centre). Les résidentes et résidents avaient également compris que Metrolinx ferait ce don une fois le projet TRL Finch Ouest terminé.

Or, la confusion s'est installée en juillet 2020 quand Metrolinx aurait affirmé ne pas considérer que sa discussion avec les résidentes et résidents constituait une entente formelle, et qu'il était tenu par la loi de vendre ce bout de terrain à sa valeur marchande.

Les groupes communautaires ont insisté sur le fait que les résidentes et résidents avaient « investi une quantité considérable de temps et d'énergie » dans l'élaboration de la proposition du centre communautaire. Par exemple, 1 500 résidentes et résidents du secteur ont soumis à Metrolinx une étude de

⁷ Page Web du Toronto Community Benefits Network, *What Is [a] Community Benefits Agreement, Or CBA?*

faisabilité aux fins d'examen en 2019. De façon plus générale, la personne représentant le quartier avait indiqué d'entrée de jeu qu'elle souhaitait que les préoccupations d'ordre local soient prises en considération dans la conception et la réalisation du projet.

Les témoins ont vivement encouragé le Comité à recommander au gouvernement provincial de garantir la construction du centre communautaire. Certaines d'entre elles et certains d'entre eux ont fait valoir que le quartier « ne devrait pas avoir à payer la bande de terrain ou à affronter la concurrence pour l'acquérir ». D'autres ont demandé que le gouvernement « s'associe » au quartier.

Le Comité constate que peu de temps avant le début des audiences, la ministre des Transports et le premier ministre ont cosigné une lettre à l'intention de Metrolinx soulignant l'importance du centre communautaire et le désir de la province que le terrain serve à cette utilisation.

Recommandations des témoins

- *Ententes sur les avantages communautaires* – Intégrer des ententes sur les avantages communautaires dans les projets d'infrastructure, comme ceux de transport en commun.
- *Centre communautaire Jane-Finch* – Garantir la construction du Jane-Finch Community and Family Centre.

INFRASTRUCTURES VERTES ET TRANSPORT ACTIF

Selon les témoignages faits devant le Comité, la crise de la COVID-19 a donné un nouvel élan aux personnes qui prônent depuis longtemps un virage vers une économie plus verte. Ce mouvement se divise en deux volets : les « infrastructures vertes » et le « transport actif ».

Infrastructures vertes

Les « infrastructures vertes » font référence aux écosystèmes naturels (milieux humides, forêts), aux actifs bonifiés (jardins pluviaux, rigoles de drainage biologique, dénivelés qui recueillent et traitent les eaux pluviales de ruissellement, parcs urbains) et aux actifs aménagés (pavage perméable, citernes) qui « offrent, ensemble, une multitude d'avantages économiques, environnementaux, sociaux et pour la santé ». Ce secteur comprend des entreprises horticoles et d'aménagement paysager, des services de gestion des eaux pluviales, services de gestion des parcs et des offices de protection de la nature. Selon une étude récente, il emploie 122 000 Ontariennes et Ontariens et contribue à hauteur de plus de 8 milliards de dollars à l'économie provinciale.

Selon les témoins, le secteur horticole et de l'aménagement paysager a pu récupérer une partie de ses pertes après que la province a levé les restrictions sur

les pépinières et les centres de jardinage, mais certains sous-secteurs éprouvent des difficultés en partie à cause de l'annulation d'initiatives de plantation d'arbres à grande échelle.

Malgré les récents coups durs, les défenseures et défenseurs des infrastructures vertes affirment que ce secteur a ce qu'il faut pour jouer un rôle important dans la relance économique de la province. Les projets d'atténuation des inondations et de gestion des eaux pluviales prêts à démarrer ont été mentionnés parmi ceux qui devraient aller de l'avant tout de suite. Ces projets, qui exigent beaucoup de main-d'œuvre, allègent la pression exercée sur les systèmes municipaux de gestion des eaux pluviales en réduisant l'usure des infrastructures traditionnelles.

Our Green Conservancy a mentionné la Indianapolis Cultural Trail comme autre exemple de projet d'infrastructure prêt à démarrer qui pourrait présenter des retombées considérables. Les rigoles de drainage biologique qui s'étendent sur le tracé de 20 kilomètres recueillent 95 % de l'eau de pluie locale, ce qui ne laisse que 5 % de cette eau qui s'écoule dans le réseau d'égout pluvial municipal. Les rigoles créent également une barrière qui favorise la marche et le cyclisme.

Transport actif

Plusieurs témoins ont présenté le cyclisme et d'autres modes de transport actif émergents comme des secteurs que les gouvernements et administrations devraient mettre de l'avant dans le cadre d'une stratégie de relance économique et d'économie verte.

Cycle Toronto a fait valoir que le transport actif et le transport en commun sont complémentaires, soulignant que « le soutien au transport actif n'a pas à être une question partisane ». Le groupe a recommandé que la province adopte une politique pour que les infrastructures de transport actif accompagnent les actifs de transport en commun.

Comme l'a souligné la coalition cycliste Share the Road, la pandémie a encouragé le cyclisme plus traditionnel, mais a aussi stimulé la demande pour des appareils de mobilité électriques et de micromobilité, comme les bicyclettes et les trottinettes électriques ainsi que les bicyclettes cargo électriques, et pour les programmes de vélo-partage. Our Green Conservancy a indiqué avoir l'intention de lancer un projet pilote à Toronto d'utilisation de bicyclettes cargo électriques, une bicyclette électrique robuste capable de supporter une charge de plusieurs centaines de kilogrammes.

Cependant, d'importants obstacles au développement du transport, tant traditionnel que de nouveau genre, demeurent. Par exemple, le manque d'uniformité des règlements municipaux rend les déplacements et les livraisons en bicyclettes électriques d'un quartier à l'autre incertains, et les pistes cyclables récréatives ne sont généralement pas adaptées aux bicyclettes cargo électriques, plus larges, qui sont utilisées à des fins commerciales.

La Guelph Coalition for Active Transportation (GCAT), un organisme bénévole à but non lucratif voué à la bonification de l'offre de modes de transport actif, de leur qualité et de leur sécurité, a présenté deux exemples d'infrastructures de « transport actif » ayant porté leurs fruits à Guelph.

En juin 2020, le conseil municipal de Guelph a adopté une motion autorisant la fermeture du centre-ville à la circulation automobile, ouvrant la porte à ce qui est connu comme le « Downtown Dining Project ». Mis en place à la recommandation de propriétaires d'entreprises locales, le projet permet aux commerces de détail et aux restaurants d'utiliser les trottoirs et les rues pour exercer une partie de leurs activités, créant ainsi « une zone conviviale pour manger et magasiner en sécurité, tout en permettant une meilleure distanciation physique ». Selon la GCAT, le projet a connu tant de succès que « l'association des entreprises du centre-ville a recommandé son maintien en tout temps jusqu'à la fin de l'été ».

La GCAT a également donné la Goderich to Guelph Rail Trail (G2G) comme autre exemple d'initiative de transport actif réussie. La route, qui relie les deux municipalités, longe sur 127 kilomètres un couloir ferroviaire réaménagé du Canadien Pacifique. Admettant qu'il reste des zones accidentées et qu'il manque de ponts à certains endroits, la GCAT a dit « qu'investir pour faire de la route de Guelph une expérience complète et sécuritaire pourrait avoir des retombées énormes pour notre économie locale ».

Recommandations des témoins

- *Financement* – Réserver 15 % du financement des infrastructures aux infrastructures vertes.
- *Réseau de transport actif* – Entretenir et bonifier les infrastructures de transport actif existantes, et en construire de nouvelles, notamment un réseau cyclable provincial, dans les secteurs de compétence provinciale.
- *Obstacles réglementaires* – Éliminer les obstacles réglementaires pour faciliter le transport de marchandises en zone urbaine par bicyclettes cargo électriques, et se pencher sur la restriction d'âge pour les bicyclettes électriques.
- *Consultation* – Former un comité consultatif provincial sur le transport actif pour faire face aux problèmes émergents.
- *Promotion* – Accorder des rabais à l'achat d'une bicyclette ou d'une bicyclette électrique, et des coupons pour les réparations et l'entretien.

SERVICES SOCIAUX ET LOGEMENTS ABORDABLES

Plusieurs témoins ont insisté sur le fait que la COVID-19 a à la fois mis de l'avant et empiré les lacunes et inégalités déjà présentes dans les services sociaux et le logement abordable.

ACB Network, dans la région de Waterloo, a démontré l'importance d'une infrastructure qui tient compte de l'accès aux services sociaux :

Nous devons vraiment nous concentrer sur une relance juste qui comprend des investissements stratégiques dans nos communautés en matière d'infrastructure, ainsi qu'un réinvestissement et une réallocation du financement dans les services de santé et sociaux, afin de permettre un dénouement plus équitable pour que la population puisse survivre à la pandémie et se rétablir après.

En ce qui concerne le logement abordable, plusieurs témoins ont fait remarquer que les listes d'attente se sont considérablement allongées depuis le début de la pandémie. Selon le Jane and Finch Economic Opportunities Action Group, « le logement est l'une des raisons principales pour lesquelles les gens n'arrivent pas à améliorer leur situation économique ».

La Rural Ontario Municipal Association a observé que l'accès aux services et logements sociaux n'est pas un problème exclusivement urbain : « Les secteurs ruraux de l'Ontario font face aux mêmes défis que les grands centres concernant les services à la personne sur lesquels comptent les gens. » Le Conseil des services du district de Kenora, un organisme responsable de la prestation de programmes sociaux, a illustré ce point lors de son témoignage. Comme il l'a souligné, le manque de logements abordables et de soutien social a mené indirectement à une augmentation considérable des coûts de fonctionnement du district. Uniquement en 2018, la province a déboursé 5,5 millions de dollars pour loger les personnes sans-abri à la Prison de Kenora. Par conséquent, le Conseil a consacré plus d'argent aux services médicaux d'urgence qu'aux infrastructures de logement, à l'aide au logement, à la prévention de l'itinérance et aux refuges d'urgence combinés pour toute l'année.

Parmi les initiatives actuelles du Conseil figure le recours à la valeur accumulée des parcs de logements existants pour financer, en partenariat avec le secteur privé, des projets de logements communautaires. En même temps, il reconnaît que le Fonds de secours pour les services sociaux, géré par le ministère des Affaires municipales, a constitué un précieux filet de sécurité. Il a en effet permis au district de soutenir des familles logeant dans des hôtels, d'installer des centres d'isolement et de convertir des infrastructures publiques existantes en espaces où les familles pouvaient s'isoler.

Des groupes de politiques d'infrastructure ont proposé des idées pour le développement d'infrastructures de logement qui ne nécessitent pas directement de financement du gouvernement. Par exemple, le Future of Infrastructure Group a parlé de la « capitalisation de la valeur foncière », qui consiste notamment à « déterminer la valeur foncière et la façon de la traduire et de la monétiser ». L'Ontario Home Builders' Association a laissé entendre que la construction autour des stations de transport en commun, voire sur celles-ci, est une autre façon de développer le logement abordable.

Recommandations des témoins

- *Services de santé et sociaux* – Donner la priorité aux projets d'infrastructure qui tiennent compte de l'accès aux services de santé et sociaux.
- *Logement abordable* – Investir dans le logement abordable; fournir au gouvernement des garanties pour encourager la construction; considérer d'autres sources de financement, comme la capitalisation de la valeur foncière et le financement par de nouvelles taxes foncières.

ENJEUX AUTOCHTONES

Le First Nations Technical Institute (FNTI), situé à Deseronto, en Ontario, offre de l'éducation postsecondaire aux communautés des Premières Nations. Le FNTI, qui est dûment agréé selon la *Loi de 2017 sur les établissements autochtones*, offre des grades universitaires dans les domaines du travail social, de l'administration publique et des études autochtones, en plus de formations professionnelles en pilotage. Plus de 4 000 personnes ont obtenu un diplôme du FNTI durant ses 35 années d'activité; l'institut est d'ailleurs fier d'afficher un taux d'obtention de diplôme de 93 %.

Vu la pandémie, le FNTI a fermé son édifice d'enseignement principal et est passé à une plateforme d'enseignement en ligne. Lorsqu'on lui a posé des questions sur le fonctionnement de sa plateforme, il a reconnu que l'enseignement en ligne présente des défis, rappelant que ce n'est pas toute la population étudiante qui a accès à Internet. Néanmoins, il s'est adapté et a dit n'avoir perdu aucune étudiante ni aucun étudiant durant cette transition.

Malgré la situation actuelle, le FNTI espère aller de l'avant avec la construction d'une nouvelle installation pour remplacer son édifice principal, décrit au Comité comme étant « inadéquat » en raison du manque de ventilation, de chauffage et de climatisation. Le nouvel édifice de 50 000 pieds carrés, conçu par le FNTI et soumis en tant que proposition aux gouvernements fédéral et provincial, serait carboneutre et permettrait d'introduire de nouveaux programmes sur la viabilité alimentaire et l'alimentation traditionnelle autochtone.

Lori Campbell, membre bispirituelle de la communauté cri-métis et enseignante au niveau postsecondaire travaillant auprès d'étudiantes et étudiants autochtones, a décrit le manque d'infrastructures touchant la communauté des affaires autochtone. Citant des études du Conseil canadien pour le commerce autochtone, elle a mentionné que « les entreprises situées dans des réserves sont actuellement confrontées à des obstacles uniques en raison du manque de services Internet à large bande et d'infrastructures qui permettent le commerce électronique [...] quatre entreprises sur dix n'ont aucune connexion Internet ou ont une connexion à laquelle elles ne peuvent pas se fier entièrement ».

Elle a également rappelé que les propriétaires d'entreprises autochtones se heurtent à de multiples obstacles financiers, notamment trouver des sources de financement, se conformer aux exigences de prêt et remplir des formulaires de demande complexes. Elle a donné comme exemple l'exigence d'avoir du capital pour pouvoir accéder à des programmes de subventions paritaires, ce qui présente un défi pour les Autochtones vivant dans des réserves, qui ne peuvent posséder ni leur maison ni la terre sur laquelle elle est bâtie.

Le Conseil des services du district de Kenora est allé dans le même sens. Concernant le développement résidentiel dans les communautés autochtones, il s'est exprimé ainsi : « peut-être devrions-nous simplement ne plus faire obstacle et créer l'environnement propice pour que les Autochtones puissent réellement participer de façon équitable à la création de logements ». Par exemple, le Conseil a décrit une récente initiative dans le cadre de laquelle il a collaboré avec les municipalités de district pour acheter un terrain et en modifier le zonage, et ensuite le transférer à un promoteur immobilier autochtone.

Le Conseil des services du district de Kenora a souligné que tous les ordres de gouvernement ont des responsabilités en ce qui concerne le bien-être des communautés autochtones :

On compte beaucoup sur le gouvernement fédéral pour régler ces problèmes, vu ses relations avec les Premières Nations vivant dans les réserves, mais les administrations provinciales et municipales ont aussi un rôle à jouer. Les communautés autochtones et leur population ne devraient pas être pénalisées par des ambiguïtés de compétence.

Les organisations professionnelles et les entreprises du secteur privé se sont également prononcées sur la façon dont le développement des infrastructures peut aider les communautés autochtones. L'Ontario Society of Professional Engineers (OSPE) a expliqué que l'industrie minière est le principal employeur du secteur privé pour les Autochtones, et a insisté sur l'importance de créer une capacité technique professionnelle dans ces communautés lors de la planification des projets de cette nature. L'OSPE a fait remarquer, par exemple, que les membres des communautés autochtones formés comme ingénieurs et techniciens pourraient s'occuper du projet d'extraction et de fonte de chrome dans le Cercle de feu.

Bruce Power, une entreprise de production d'électricité, a mentionné collaborer avec la Première Nation Saugeen Ojibway pour produire un nouveau type d'isotope afin de traiter certains types de cancer. Les travaux d'installation devraient être achevés d'ici la fin de 2021, et la production des isotopes devrait commencer en 2022.

Recommandations des témoins

- *Entrepreneuriat autochtone* – Fournir un service d'Internet à large bande fiable aux entreprises et communautés autochtones.

- *Financement* – Offrir du financement aux entreprises autochtones, notamment celles en démarrage.
- *Logement* – Appuyer la prestation d'infrastructures de logement dans les communautés autochtones, y compris les projets menés par des promotrices et promoteurs autochtones.
- *Formation* – Favoriser le développement de capacités techniques professionnelles dans les communautés autochtones; participer à la construction d'un nouvel édifice d'enseignement pour le First Nations Technical Institute.

ÉNERGIE NUCLÉAIRE

Les cadres de plusieurs firmes de l'industrie nucléaire ont plaidé pour un appui continu du secteur, mentionnant que l'énergie nucléaire s'est avérée être une source d'électricité peu coûteuse, propre et fiable durant la pandémie. Par ailleurs, en tant qu'employeur important, l'industrie peut jouer un rôle clé dans la relance économique.

Bruce Power, l'exploitant d'un grand établissement nucléaire sur les berges du lac Huron, produit plus du tiers de l'électricité de l'Ontario. Il est également le plus grand producteur au monde de cobalt-60, un isotope médical utilisé pour stériliser l'équipement de protection individuelle. La production d'électricité et d'isotope a été jugée essentielle dès le début de la pandémie.

Pour contribuer aux efforts de reprise économique, Bruce Power a récemment formé le Retooling and Economic Recovery Council. Le but de ce conseil, auquel siègent tous les fournisseurs ontariens de Bruce Power, est de cibler les projets qui pourraient accélérer le travail fait dans le cadre du programme lancé en 2016 de prolongation de la durée de vie du réacteur de l'entreprise. Le conseil sollicite un prêt sans intérêt de la part du gouvernement fédéral, qui financerait la fabrication des produits nécessaires à la remise en état des éléments restants du réacteur de Bruce Power dans « cinq ans plutôt que dix ». Selon le conseil, la proposition de production accélérée appuierait 3 700 emplois et générerait jusqu'à 2 milliards de dollars entre 2020 et 2023.

L'une des entreprises participant à un projet ciblé par le Retooling and Economic Recovery Council est Nu-Tech Precision Metals, un fabricant de la vallée de l'Outaouais se spécialisant dans la fabrication de tuyaux et de tubes en métal. L'entreprise prévoit fournir à Bruce Power 2 400 tubes de force au cours des dix prochaines années pour remettre à niveau son réacteur. Le conseil espère obtenir un prêt sans intérêt pour financer la production anticipée de ces tubes; le principal serait remboursé à la vente des tubes. Selon Nu-Tech, « à moins que la décision soit prise d'accélérer la production, 20 travailleuses et travailleurs [...] seront mis à pied et nos achats auprès de fournisseurs de l'Ontario tomberont à l'eau, ce qui aura de grandes répercussions économiques ».

Northern Transformer, un fabricant de transformateurs à isolant liquide situé à Maple, en Ontario, travaille avec l'industrie de l'énergie nucléaire depuis des décennies. L'entreprise fait face à une vive concurrence internationale, et a récemment perdu un projet majeur aux mains d'une entreprise coréenne. Selon elle, « le problème [...] quand on est en concurrence avec la Corée ou Taïwan, c'est que les entreprises de là-bas reçoivent des subventions. [...] Leur prix peut être la moitié du nôtre, et on n'a aucun moyen de l'égaliser. Si d'autres gouvernements sont prêts à subventionner le produit, cela nous élimine d'emblée ». Pour soutenir la production de transformateurs en Ontario, le Retooling and Economic Recovery Council espère obtenir un financement qui pourrait faire passer le temps de fabrication de 70 transformateurs de 10 ans (délai estimé à l'origine) à 2 ou 3. Cette mesure permettrait à Northern Transformer d'embaucher et de former immédiatement du nouveau personnel.

Cameco Corporation se spécialise dans la production, l'affinement et la fourniture d'uranium utilisé dans les installations nucléaires de l'Ontario et des États-Unis. L'entreprise emploie 740 personnes dans ses trois installations de fabrication de combustible de l'Ontario. Faisant écho aux commentaires d'autres entreprises, Cameco a dit qu'alors que le gouvernement de l'Ontario envisage à quoi une relance économique pourrait ressembler, il ne doit pas oublier que :

[le secteur nucléaire] peut jouer un rôle important de soutien de la relance en offrant des emplois hautement spécialisés et bien rémunérés, en choisissant des fournisseurs provenant d'un éventail de métiers spécialisés et d'expertise, et en stimulant l'innovation dans une panoplie de disciplines.

L'entreprise a déclaré qu'investir dans les projets ciblés par le Retooling and Economic Recovery Council est l'une des principales façons pour le gouvernement d'appuyer l'industrie.

Elle a aussi fait référence aux avantages possibles des petits réacteurs modulaires (PRM), une technologie qui pourrait être plus adaptée aux petites communautés éloignées qui n'ont pas besoin d'une grande installation. Une installation d'essai de PRM, à Chalk River, en Ontario, est présentement à l'étape de planification.

Recommandations des témoins

- *Soutenir l'industrie nucléaire de la province* – Investir dans les projets nucléaires provinciaux, la fabrication d'équipement spécialisé et les nouvelles technologies, comme les petits réacteurs modulaires.
- *Retooling and Economic Recovery Council* – Soutenir le programme de prolongation de la durée de vie du réacteur de Bruce Power.
- *Chaînes d'approvisionnement nucléaire* – Étudier la collaboration entre les chaînes d'approvisionnement provinciales et fédérales pour appuyer la relance économique.

- *Isotopes médicaux* – Reconnaître l'importance stratégique d'investir dans la production d'isotopes médicaux.

GESTION DES DÉCHETS

La gestion des déchets en Ontario est une industrie de 3,9 milliards de dollars qui emploie plus de 15 000 personnes à temps plein. Puisque son travail a été déclaré essentiel aux termes des décrets de gestion des situations d'urgence, le personnel de collecte et de traitement des déchets est demeuré en poste depuis le début de la pandémie.

Néanmoins, puisqu'elle touche presque toutes les sphères de l'économie, l'industrie n'a pas échappé aux effets de la crise de la COVID-19. Depuis le début de la pandémie, le volume de travail dans le secteur des déchets résidentiels a augmenté de 20 % à 25 %, alors que le secteur commercial a plutôt vu une diminution importante. L'Ontario Waste Management Association (OWMA) déclare qu'environ 17 % de la clientèle générant des déchets commerciaux ont entièrement suspendu leurs services.

L'OWMA a présenté plusieurs recommandations visant à aider le secteur à croître dans la période post-pandémie. La première est tirée d'un rapport de 2014 du Conference Board du Canada, qui a déterminé que les « bonnes » politiques de recyclage pourraient générer 13 000 nouveaux emplois en Ontario et contribuer à hauteur de 1,5 milliard de dollars au PIB⁸. Citant les conclusions de ce rapport, l'OWMA a recommandé que la province adopte des objectifs de responsabilité des producteurs plus stricts. Elle recommande plus précisément de resserrer les obligations des producteurs, des revendeurs et des propriétaires de marques de récupérer les matériaux qu'ils produisent et distribuent. Elle affirme que cette pratique encouragerait les fabricants à créer des emballages et des produits générant moins de déchets et plus faciles à recycler.

L'OWMA recommande également de modifier le processus d'évaluation environnementale pour qu'il encourage les investissements privés dans une nouvelle décharge.

Finalement, elle aimerait que la province intervienne pour diminuer les frais de garantie financière (par exemple, garantir que les fonds sont disponibles pour de futurs travaux de nettoyage et d'assainissement des décharges) afin qu'ils reflètent mieux ce que l'industrie considère comme le réel niveau de risque attribuable aux activités de réacheminement, d'élimination et de recyclage des déchets.

La plus grande entreprise canadienne de matériau de construction, Lafarge, a également proposé de changer le système de gestion des déchets de la province.

⁸ V. Gill et J. Knowles, *Opportunities for Ontario's Waste: Economic Impacts of Waste Diversion in North America*, The Conference Board du Canada, 28 mai 2014.

L'entreprise, qui recycle actuellement plus de deux millions de tonnes de déchets par année en Ontario, aimerait augmenter ce volume dans le cadre d'un virage à « l'économie circulaire ». Elle propose entre autres que le gouvernement considère des pourcentages prescrits pour les agrégats recyclés des matériaux de construction et la teneur en carbone exigée pour ces matériaux, à l'instar de la cote Energy Star pour les produits de consommation.

Recommandations des témoins

- *Responsabilité des producteurs* – Modifier les règlements sur la gestion des déchets pour que les producteurs et les distributeurs assument une plus grande part de la responsabilité de récupération des matériaux.
- *Formalités administratives* – Réduire les formalités administratives pour encourager la croissance de l'industrie de la gestion des déchets.
- *Garanties financières* – Diminuer le coût des garanties financières pour qu'elles reflètent davantage le niveau réel de risque de l'industrie.
- *Économie circulaire* – Prescrire les exigences minimales pour le contenu recyclé des matériaux de construction.

MÉTIERS SPÉCIALISÉS ET AGRÉMENT

Il a souvent été mentionné durant les audiences que la pandémie constitue une opportunité d'investir dans le développement des compétences, plus précisément dans les métiers spécialisés. L'Associated Equipment Distributors, l'Ontario Society of Professional Engineers et la Construction and Design Alliance of Ontario (CDAO) ont tous recommandé que le gouvernement continue d'investir dans les programmes de métiers spécialisés pour pallier la pénurie dans ce secteur du marché de l'emploi.

Plusieurs témoins ont parlé de l'importance de promouvoir les métiers spécialisés auprès des jeunes, des personnes marginalisées et des femmes. Selon le Jane-Finch Economic Opportunities Action Group, la priorité est de concevoir des programmes pour les membres de communautés racisées qui travaillent dans les secteurs manufacturiers et de la vente au détail. Ces deux secteurs ont été durement touchés par la pandémie actuelle et l'automatisation continue.

Une autre proposition est d'investir dans les infrastructures d'enseignement pour que les écoles puissent offrir des cours et des formations en soirée aux adultes qui désirent changer de carrière ou mettre à niveau leurs compétences. Le Toronto Community Benefits Network (TCBN) a fait observer que les employeuses et employeurs déclarent souvent qu'elles et ils n'ont tout simplement pas les réseaux pour dénicher des travailleuses et travailleurs de communautés diversifiées. Le TCBN a mis en place un site Web qui, il espère, comblera le fossé entre

employeuses et employeurs et travailleuses et travailleurs qualifiés de communautés diverses.

Le témoignage a également mis de l'avant les défis auxquels sont confrontés les nouvelles arrivantes et nouveaux arrivants en matière de reconnaissance de leurs titres de compétences étrangers. Selon le Black Creek Community Health Centre, bon nombre de nouvelles arrivantes et de nouveaux arrivants vivant dans le nord-ouest de Toronto détiennent un diplôme d'infirmière ou infirmier obtenu dans un autre pays, mais ne peuvent occuper un poste dans cette profession pour des questions de réglementation professionnelle nationale. La CDAO a décrit une situation similaire dans le secteur des métiers spécialisés, suggérant que la province devrait se pencher sur le sujet avec le gouvernement fédéral.

Recommandations des témoins

- *Métiers spécialisés* – Continuer d'investir dans les métiers spécialisés et de les promouvoir, en insistant sur les programmes qui encouragent les femmes et les membres des communautés racisées à opter pour ces professions.
- *Adapter les écoles* – Investir dans les écoles pour offrir plus de possibilités d'éducation des adultes et de formations spécialisées.
- *Agrément étranger* – Collaborer avec le gouvernement fédéral pour reconnaître davantage les compétences des travailleuses et travailleurs formés à l'étranger.

ENTRETIEN DES SENTIERS RÉCRÉATIFS

Les Ontario Federation of Snowmobile Clubs gèrent les infrastructures utilisées pour la motoneige, notamment quelque 3 500 ponts, 15 000 ponceaux et 250 bâtiments. Selon la fédération, la COVID-19 l'a forcé à prendre du retard dans les réparations de sentiers, de ponts et de surfaceuses; elle estime que son déficit quinquennal d'immobilisations se chiffrera à 11 millions de dollars. Le retard dans l'entretien des sentiers, selon elle, peut amener les motoneigistes « à se déplacer là où ils ne devraient pas, s'exposant ou exposant autrui à des risques et causant des dommages à l'environnement, aux terres agricoles et aux propriétés privées ».

Les clubs de motoneige demandent à la province des fonds pour les aider à entretenir les infrastructures utilisées pour la motoneige. Afin d'appuyer cette demande, la personne représentant les clubs a insisté sur le fait que la motoneige est une activité récréative sécuritaire qui respecte la distanciation physique, qui contribue jusqu'à hauteur de 3,1 milliards de dollars à l'économie et qui soutient un bon nombre de petites entreprises qui se sont retrouvées en difficulté durant la pandémie.

Recommandations des témoins

- *Sentiers de motoneige* – Investir dans l’entretien des sentiers de motoneige à l’échelle de la province.

« CHANGER NOTRE FAÇON DE FAIRE »

Les actrices et acteurs du secteur de l’infrastructure, représentés par des organismes s’intéressant aux politiques et des entreprises de pointe liées aux infrastructures, ont rappelé que la crise de la COVID-19 offre l’occasion de réfléchir aux changements à apporter à long terme aux règlements et politiques qui faciliteraient la détermination des projets prioritaires et la transition vers une économie plus verte, et rendraient le processus d’infrastructure en général plus efficace.

Les nombreuses propositions soumises au Comité aux fins d’examen tirent parti autant des années d’expérience avant la pandémie en Ontario que des tendances internationales récentes. Les plus marquantes sont énumérées ci-dessous⁹.

- *Collaboration du gouvernement et du secteur privé* – Collaborer avec le secteur privé pour cibler et rectifier les principaux problèmes d’infrastructure. L’un des précédents importants est le *Construction Sector Accord* de la Nouvelle-Zélande, signé en 2019 par le gouvernement et des acteurs clés du secteur de l’infrastructure. L’accord a établi un forum où le gouvernement et l’industrie peuvent aborder d’importants enjeux du secteur, comme le manque de compétences et la pénurie de main-d’œuvre, les réglementations nébuleuses, l’absence de leadership coordonné, une banque de travail incertaine et une culturel de risque changeant.
- *Transparence de la réserve de projets* – Développer un document pluriannuel sur les projets envisagés en fonction des plans de gestion des actifs municipaux dans un format semblable aux mises à jour du marché d’Infrastructure Ontario pour informer le public de l’état des grands projets d’infrastructure publique. Ce document permet au secteur privé de planifier et de distribuer les ressources pour répondre aux besoins en infrastructure futurs de la province. Il existe des précédents internationaux de tels documents au Royaume-Uni et en Australie.
- *Normes de performance et économie circulaire* – Adopter des « normes de performance » pour l’industrie de la construction. Contrairement au système actuel « axé sur les ingrédients » qui réglemente le contenu des produits, la réglementation sur les normes de performance est axée sur le résultat souhaité

⁹ Voir les mémoires de la Residential and Civil Construction Alliance; du Future of Infrastructure Group; de l’Ontario Society of Professional Engineers; de la Construction and Design Alliance of Ontario; de l’Ontario General Contractors Association; de l’Associated Equipment Distributors; de l’Ontario Home Builders’ Association; de l’Asset Management Ontario; et de Lafarge Canada, division de l’Est du Canada.

du produit, comme la sécurité, la longévité et la résistance chimique. Autrement dit, « ne nous dites pas comment faire un gâteau au chocolat; dites-nous l'apparence et le goût que vous recherchez, et on se charge du reste ». Une transition vers des normes de performance favoriserait « l'économie circulaire », dans laquelle les ressources sont utilisées aussi longtemps que possible, en encourageant le secteur privé à utiliser plus de matériaux recyclés et faibles en carbone. Parmi les mesures incitatives figure une exigence de 10 % en agrégats recyclés et une limite de la teneur en carbone pour les trottoirs et les routes. Les autorités européennes ont adopté des règlements sur les normes de performance.

- *Simplifier les approbations* – Adopter des mesures pour simplifier le processus d'approbation des projets. Les réformes possibles incluent les « zones de développement stratégique », qui simplifient les approbations pour l'aménagement sur des terrains entourant de grands projets désignés comme zones d'importance économique et sociale. Le programme *Strategic Development Zones* de l'Irlande a été décrit comme un précédent utile. La Nouvelle-Zélande a récemment adopté une loi établissant un programme temporaire de progression accélérée de deux ans pour les projets piétons, cyclables, de transport, de route, de logement et d'infrastructure environnementale « prêts à démarrer »; les demandes sont approuvées en 25 jours, ou 50 pour les projets à grande échelle.
- *Nouvelles sources de financement* – Trouver de nouvelles façons de financer les infrastructures, comme le péage et d'autres ententes utilisateur-payeur.
- *Priorités* – Investir dans les projets d'infrastructure selon des priorités clairement définies; par exemple :
 - sélectionner des projets qui généreront des emplois immédiatement, et construire davantage d'infrastructures résilientes¹⁰ qui présentent des avantages à long terme clairs, comme des économies et une efficacité;
 - allouer du financement de relance pour les infrastructures à des projets selon une approche fondée sur des données probantes et des analyses de rentabilité, au moyen du système de plan municipal de gestion des biens¹¹;

¹⁰ Par exemple, *The City Resilience Framework*, développé en 2014 par Arup International Development, aide les villes à « évaluer le degré de résilience de [leurs] infrastructures, pour cibler les maillons faibles et déterminer les mesures à prendre et les programmes à instaurer pour améliorer leur résilience ». Le rapport se trouve sur le site Web de la Rockefeller Foundation.

¹¹ Le Règlement de l'Ontario 588/17 (Planification de la gestion des biens pour l'infrastructure municipale), pris en vertu de la *Loi de 2015 sur l'infrastructure au service de l'emploi et de la prospérité*, exige que chaque municipalité prépare un plan de gestion des biens en lien avec son infrastructure municipale.

- prioriser les infrastructures « de base » (routes, transport, eau, eaux usées) qui vont appuyer les besoins grandissants de la province en logement;
- continuer d'investir dans les infrastructures des municipalités rurales, notamment dans le Cercle de feu;
- investir dans les réseaux de transport en commun afin de les garder en bon état;
- accélérer l'électrification du réseau de transport, dont les véhicules électriques.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

Le Comité permanent des finances et des affaires économiques recommande ce qui suit :

1. Le gouvernement devrait numériser sa documentation pour permettre le dépôt électronique des projets.
2. L'Ontario devrait envisager d'examiner son portefeuille immobilier pour déterminer où tirer parti du capital du secteur privé en monétisant, en vendant ou en recyclant des biens.
3. L'Ontario devrait offrir des cours et des formations aux autorités et au personnel des municipalités afin de leur donner les compétences nécessaires pour structurer, approvisionner et mener à bien leurs projets d'infrastructure.
4. Le gouvernement devrait envisager de regrouper les petits projets similaires. Le programme peut être conçu autour d'actifs du même type ou se trouvant dans une même zone géographique.
5. Insister davantage sur le rôle des organismes comme Infrastructure Ontario pour aider le secteur municipal à mener à bien des projets intéressants.
6. Le gouvernement provincial devrait travailler avec les actrices et acteurs intéressés afin de demander de façon incisive du financement pour ses infrastructures prioritaires au gouvernement fédéral.
7. Collaborer avec le gouvernement fédéral pour moderniser l'infrastructure numérique et étendre le service Internet à large bande. Le manque d'un tel service est criant dans les communautés rurales, autochtones et du Nord.
8. Utiliser le financement du plan d'action de l'Ontario pour l'accès aux services à large bande afin de garantir une connectivité moderne dans plus de succursales de bibliothèques publiques de la province, particulièrement dans les communautés rurales et du Nord.
9. La province devrait trouver des façons de réduire les frais élevés d'accès aux poteaux de services publics, ce qui nuit à l'expansion des services Internet à large bande.
10. Dans le cadre de la stratégie de relance post-pandémie, la province devrait mener une consultation sur l'adoption possible d'un modèle de services publics utilisé ailleurs pour le financement et l'aménagement des infrastructures hydrauliques et de traitement des eaux usées essentielles.

LISTES DES TÉMOINS

Organisme ou particulier	Date du témoignage ou du mémoire
ACB Network (région de Waterloo)	4 août 2020
Asset Management Ontario	4 août 2020
Associated Equipment Distributors	30 juillet 2020
Association des bibliothèques de l'Ontario	30 juillet 2020
Bell Canada	Mémoire
Brotech Precision CNC	30 juillet 2020
Bruce Power	30 juillet 2020
Buy Social Canada, Ontario Non-Profit Network	Mémoire
Cameco Corporation	4 août 2020
Centre de santé communautaire de Black Creek	30 juillet 2020
Chambre de commerce de Muskoka Lakes	30 juillet 2020
Cité de Kitchener	4 août 2020
Civic Hospital Neighbourhood Association	Mémoire
Coalition cycliste Share the Road	4 août 2020
Comté de Renfrew (Pembroke)	4 août 2020
Conseil canadien pour les partenariats public-privé	Mémoire
Conseil des services du district de Kenora	30 juillet 2020
Construction and Design Alliance of Ontario	4 août 2020
Consulting Engineers of Ontario	Mémoire
Cycle Toronto	4 août 2020
Fédération des bibliothèques publiques de l'Ontario	30 juillet 2020
First Nations Technical Institute	30 juillet 2020

Organisme ou particulier	Date du témoignage ou du mémoire
Future of Infrastructure Group	4 août 2020
Gordon Grant	Mémoire
Grape Growers of Ontario	30 juillet 2020
Green Infrastructure Ontario Coalition	30 juillet 2020
Guelph Coalition for Active Transportation	4 août 2020
Infrastructure and Engineering Services Chatham-Kent	Mémoire
Infrastructure Ontario	4 août 2020
Jane-Finch Centre	4 août 2020
Jane-Finch Economic Opportunities Action Group	4 août 2020
Jodi Di Menna	Mémoire
Lafarge Canada, division de l'Est du Canada	30 juillet 2020
Lori Campbell	4 août 2020
Mike Aubrey	Mémoire
Ministère de l'Infrastructure	30 juillet 2020
Municipal Finance Officers' Association of Ontario	Mémoire
Municipalité de Chatham-Kent	4 août 2020
Municipalité de West Grey	4 août 2020
Northern Transformer Corporation	30 juillet 2020
Nu-Tech Precision Metals	30 juillet 2020
Ontario Federation of Snowmobile Clubs	30 juillet 2020
Ontario General Contractors Association	4 août 2020
Ontario Good Roads Association	Mémoire
Ontario Home Builders' Association	4 août 2020

Organisme ou particulier	Date du témoignage ou du mémoire
Ontario Public Transit Association	Mémoire
Ontario Society of Professional Engineers	30 juillet 2020
Ontario Waste Management Association	30 juillet 2020
Our Greenway Conservancy	4 août 2020
Residential and Civil Construction Alliance of Ontario	30 juillet 2020
Rural Ontario Municipal Association	30 juillet 2020
Secrétariat ontarien à la construction	Mémoire
Secteur d'aménagement commercial d'Emery Village	Mémoire
Section locale 113 de l'Amalgamated Transit Union	Mémoire
Toronto Community Benefits Network	4 août 2020
Xplornet Communications	30 juillet 2020

ANNEXE A :
MANDAT*

Que les chefs des partis représentés à l'Assemblée législative, ainsi que les députées et députés indépendants, puissent remettre à la présidence, qui les déposera, les lettres contenant leurs recommandations au ministre des Finances quant aux mesures économiques et financières qu'elles et ils souhaitent voire inclure dans le projet de loi 188, lettres qui seront réputées présentées au Comité permanent des finances et des affaires économiques;

Qu'à la reprise des séances des comités de l'Assemblée législative, le Comité permanent des finances et des affaires économiques soit autorisé à étudier les lettres des chefs des partis et des députées et députés indépendants, ainsi que la *Loi édictant et modifiant diverses lois* telle qu'elle a été adoptée aujourd'hui par l'Assemblée législative, avec le ministre des Finances comme premier témoin pour ces examens;

** Procès-verbaux, 25 mars 2020, 42^e législature, 1^{ère} séance*

Que, nonobstant le Règlement ou tout ordre spécial de l'Assemblée législative, le Comité permanent des finances et des affaires économiques, et tout autre comité autorisé à reprendre ses séances en application de l'ordre de la Chambre du 19 mars 2020, soient autorisés à recourir à des outils de communication électronique pour se réunir, et que les membres des comités, les témoins et le personnel ne soient pas tenus d'être physiquement au même endroit, dans la mesure où sont respectées les lignes directrices suivantes :

- a) Le moyen de communication électronique a été approuvé par la présidence;
- b) La réunion se tient dans une salle de l'édifice de l'Assemblée législative, et la présidente ou le président, ou la présidente ou le président intérimaire, ainsi que la greffière ou le greffier du comité, au minimum, sont physiquement sur les lieux;
- c) D'autres membres du comité participant par voie électronique, et dont l'identité et la position dans la province de l'Ontario ont été vérifiées par la présidence, sont réputés être présents et ont été inclus dans le quorum;
- d) La présidence veillera au meilleur respect possible du Règlement et des pratiques habituelles du comité, apportant aux procédures uniquement les modifications strictement nécessaires au respect de la distanciation physique et à la participation électronique des membres, des témoins et du personnel;

Que, nonobstant l'ordre de la Chambre du 19 mars 2020, le Comité permanent des finances et des affaires économiques soit autorisé à se réunir sur convocation de la présidence pour examiner son ordonnance de renvoi du 25 mars 2020 relative à la *Loi de 2020 sur la mise à jour économique et financière* (projet de loi 188);

Pour examiner les répercussions de la crise de la COVID-19, de même que les mesures qui favoriseront la relance, dans les secteurs suivants de l'économie :

- a) Tourisme

b) Culture et patrimoine

c) Municipalités, construction et bâtiment

d) Infrastructure

e) Petites et moyennes entreprises

f) Autres secteurs de l'économie retenus par le Comité

- Le Comité étudiera le projet de loi 188 et chaque secteur économique pendant un maximum de trois semaines, et une semaine supplémentaire sera consacrée à la rédaction du rapport pour chacun.
- C'est le sous-comité des travaux du comité qui arrêtera la procédure pour l'examen et il pourrait, à sa discrétion, prolonger la période d'étude de chaque secteur d'une semaine, si la période allouée au secteur en question devait être écourtée par un jour férié.
- Les Services de recherche législative se mettront à la disposition du Comité dans son ensemble et de ses membres individuels, par ordre de priorité.
- Conformément au paragraphe 11 (1) de la *Loi sur le directeur de la responsabilité financière*, la direction de la responsabilité financière mettra les ressources de son bureau à la disposition du Comité dans son ensemble et de ses membres individuels, par ordre de priorité.
- La période de questions aux témoins sera partagée également entre les partis reconnus et les députées et députés indépendants, considérés comme un groupe.
- Le Comité pourra présenter des rapports provisoires à la Chambre ou, si celle-ci ne siège pas, les déposer auprès de sa greffière ou de son greffier, et il fournira un exemplaire de chaque rapport à la présidence du Comité ontarien de l'emploi et de la relance du Conseil des ministres.
- Avant le 8 octobre 2020, le Comité présentera son rapport final à la Chambre ou, si celle-ci ne siège pas, il le déposera auprès de sa greffière ou de son greffier, et en fournira copie à la présidence du Comité ontarien de l'emploi et de la relance du Conseil des ministres.

Que, nonobstant les alinéas 38 b), c) et d) du Règlement, les rapports provisoires présentés en vertu de la présente ordonnance de renvoi ne soient pas inscrits au Feuilleton et Avis pour être soumis à l'examen de la Chambre, et que le gouvernement ne soit pas tenu de déposer une réponse détaillée;

Que, nonobstant les alinéas 116 a), b) et c) du Règlement, les membres du Comité permanent des finances et des affaires économiques, pour la durée de l'examen de l'ordonnance de renvoi de la présente motion, soient les suivants :

M. Sandhu, président [président du sous-comité];

M. Roberts, vice-président;

M. Arthur;

M. Cho (Willowdale) [membre du sous-comité];

M. Crawford;

M^{me} Hunter [membre du sous-comité];

M. Mamakwa;

M. Piccini;

M. Schreiner;

M^{me} Shaw [membre du sous-comité];

M^{me} Skelly [membre du sous-comité];

M. Smith (Peterborough-Kawartha);

M^{me} Andrew (membre sans droit de vote);

M. Blais (membre sans droit de vote);

M^{me} Fife (membre sans droit de vote);

M. Hillier (membre sans droit de vote);

M^{me} Khanjin (membre sans droit de vote);

M. Rasheed (membre sans droit de vote);

M. Vanthof (membre sans droit de vote);

Que, dans l'éventualité où la participation électronique d'un membre du Comité ayant droit de vote est temporairement interrompue en raison d'un problème technique, un membre sans droit de vote du même parti soit autorisé à voter en son absence.

** Procès-verbaux, 12 mai 2020, 42^e législature, 1^{ère} séance*

ANNEXE B :
OPINION DISSIDENTE DES MEMBRES NÉO-DÉMOCRATES DU COMITÉ

L'opposition officielle remercie les témoins qui ont offert temps et expertise au Comité, particulièrement en cette période où les nombreuses priorités s'entrechoquent. C'est pourquoi il est si décevant que les recommandations émises par la majorité des membres du Comité ne tiennent pas compte des précieux conseils des témoins sur la meilleure façon d'utiliser les fonds publics en vue d'une relance plus inclusive et sur les étapes à suivre pour épargner la province d'éventuelles vagues de COVID-19 et d'autres difficultés imprévues. Nous craignons que les personnes qui ont pris le temps de témoigner, mais qui ne voient pas de traces de leurs rétroactions dans les recommandations, perdent confiance dans le plan de rétablissement.

Une série de données irréfutables révèle que les effets de la pandémie, bien que ressentis dans tout l'Ontario, ont eu des répercussions disproportionnées sur les communautés de la province. Les questions difficiles que cela nous amène à nous poser nous offrent également la chance de changer notre façon de faire, et il incombe à l'Assemblée législative de saisir cette occasion pour bâtir une société plus forte et plus juste. Or, la voie à suivre, selon la majorité des membres du Comité, fait fi des réalités mises en lumière par la COVID et met plutôt les bouchées doubles sur des approches antérieures de financement de relance des infrastructures qui se sont avérées offrir peu d'avantages. De ce fait, les membres néo-démocrates du Comité ne peuvent appuyer les recommandations.

À l'image des examens sectoriels précédents, les recommandations de l'examen sur le secteur de l'infrastructure démontrent un excès de confiance dans le chemin le plus facile. Elles sont principalement axées sur l'allègement des formalités administratives et la mise à profit des fonds du secteur privé plutôt que sur les investissements essentiels qui offriraient le cadre qui nourrirait les investissements du secteur privé. Un exemple flagrant de cette approche déficiente est la recommandation sur l'accès aux services à large bande dans les communautés rurales et du Nord : le gouvernement Ford a tout simplement, et de façon inappropriée, servi de nouveau sa stratégie sous-financée de 2019 en la faisant passer pour une nouvelle initiative visant à lutter contre la COVID-19. Le secteur privé investira indéniablement là où les occasions et les profits sont à portée de main, et il n'est pas surprenant que les secteurs qui ont bénéficié de la stratégie actuelle du gouvernement soient ceux dans l'ombre de zones de services de niveau supérieur. Il y a eu peu d'engagements dans les communautés éloignées et du Nord, où la voie vers le profit est plus escarpée et où les répercussions du manque d'accès prennent encore plus d'ampleur en cas de défis, comme l'actuelle pandémie.

Il est aussi décevant que le gouvernement ne veuille pas tirer profit de façon appropriée des fonds d'investissement publics limités déjà consentis à des projets qui non seulement respectent leur objectif principal, mais contribuent également à renforcer les capacités et à mieux répartir les occasions dans les communautés de l'Ontario. Et que dire de l'absence de recommandations sur l'utilisation générale des ententes sur les avantages communautaires ou sur l'engagement du gouvernement à s'occuper des infrastructures sociales nettement sous-financées. Là encore, une

place disproportionnée est accordée à la diminution de la réglementation et à un « encouragement » à la participation du secteur privé comme seule utilisation efficace des fonds publics, au lieu de l'élaboration de politiques et d'approches nécessaires à la mise en place de conditions d'investissement – et de réalisation de ceux-ci – qui favorisent la stimulation tant économique que sociale, ce qui sera nécessaire dans l'Ontario d'après COVID.

Si notre but est de créer les conditions nécessaires pour bâtir des communautés plus fortes et plus résilientes, nous ne pouvons pas simplement servir des mesures réchauffées ou nous acharner sur des politiques peu efficaces pour faire face aux défis actuels que nous devons relever. Le gouvernement Ford doit tenir compte des preuves et de l'avis des témoins et de l'opposition officielle, et immédiatement :

1. Faire les investissements nécessaires et appropriés dans les infrastructures municipales en allégeant la dépendance aux impôts fonciers et aux frais d'utilisation.
2. Élaborer une stratégie d'investissement dans les infrastructures sociales qui prévoit une mesure de relance appropriée pour la construction de logements abordables et de commodités, et qui intègre des outils comme le zonage d'inclusion.
3. S'assurer que les stratégies et les plans de rétablissement ciblent une relance qui est juste et qui permet de répondre aux difficultés rencontrées par les groupes marginalisés, les femmes et les communautés racisées, en mettant pour chaque solution proposée l'accent sur l'équité, par exemple en mettant de l'avant des ententes relatives aux prestations communautaires.
4. Investir suffisamment d'argent provincial pour renforcer les capacités des services à large bande dans les communautés rurales et nordiques.
5. Accélérer le financement octroyé aux projets autochtones et sur les réserves d'alimentation en eau et de traitement des eaux usées.
6. Miser sur les investissements provinciaux pour encourager le recours à de la main-d'œuvre et à des chaînes d'approvisionnement locales pour les projets d'acquisition et les projets d'infrastructure locaux par l'entremise de demandes de propositions.
7. Cesser de recourir aux PPP, libérant ainsi plus de fonds publics pour les investissements dans l'infrastructure.

ANNEXE C :
OPINION DISSIDENTE DES MEMBRES LIBÉRAUX DU COMITÉ

Introduction

Nous avons entendu plusieurs témoins parler des conséquences de la pandémie de COVID-19 sur le secteur de l'infrastructure et elles et ils ont tous demandé la bonification du financement et du soutien.

Nous comprenons et reconnaissons ces conséquences et que des investissements et du soutien immédiats sont nécessaires pour garantir la relance économique globale de la province.

Nos recommandations reflètent les propos recueillis par le Comité et les mesures dont aura besoin le secteur de l'infrastructure – soutien financier, allègement des formalités administratives et modifications réglementaires – pour se relever de la pandémie.

Recommandations

1. Accélérer le traitement du financement provincial pour les projets d'infrastructure viables déjà approuvés afin de stimuler considérablement l'économie locale et régionale.
 - a) Simplifier les procédures d'approvisionnement et de demande de soumission.
 - b) Élargir l'admissibilité des projets et réduire les restrictions sur les coûts admissibles, qui compliquent la gestion des projets d'infrastructure complexes.
2. Le gouvernement devrait augmenter de façon temporaire les investissements dans les infrastructures liées à l'éducation :
 - a) Créer 14 000 salles de classe et envisager de les aménager dans des centres communautaires, des campus de collèges et d'universités, des arénas, etc.
 - b) Investir dans la refonte et la modernisation des réseaux de transport scolaire pour qu'ils soient propres et sécuritaires pour les enfants.
3. Que le gouvernement augmente le financement octroyé au Plan d'action pour l'accès aux services à large bande et au réseau cellulaire et le repense pour garantir que chaque Ontarienne et Ontarien a un accès Internet haute vitesse abordable et fiable d'ici 2025.
4. Que le gouvernement investisse davantage dans les infrastructures sur les réserves pour garantir que chaque Ontarienne et Ontarien a accès à de l'eau courante propre.
5. Contribuer à l'offre d'infrastructures de logement dans les communautés autochtones, y compris aux projets menés par des promotrices et promoteurs autochtones.
6. Fournir un service Internet à large bande fiable aux entreprises et communautés autochtones afin de favoriser l'entrepreneuriat autochtone.
7. Que la province élabore une stratégie d'infrastructure numérique avec des actrices et acteurs des secteurs ruraux et agricoles en mettant l'accent sur la réduction du coût des intrants.
8. Que l'Ontario adopte des normes de performance en construction qui

stimulent l'innovation en se concentrant sur la décarbonisation et le résultat final.

9. Que l'Ontario rédige de nouveaux règlements sur le recyclage qui rendent les productrices et producteurs responsables de l'augmentation des cibles de collecte et de réacheminement, et resserre les obligations des productrices et producteurs, des commerçantes et commerçants et des propriétaires de marque relativement à la récupération des matériaux.
10. Que le gouvernement promeuve le développement de l'industrie automobile verte de l'Ontario :
 - a) en rétablissant son Programme d'encouragement pour les véhicules électriques;
 - b) en créant un programme de partenariat pour accroître la disponibilité et l'abordabilité des bornes de recharge privées et publiques pour véhicules électriques.
11. Former un comité consultatif provincial sur le transport actif et la micromobilité qui élaborera une stratégie provinciale sur le transport actif.
 - a) Construire de nouvelles infrastructures de transport actif dans les régions de compétence provinciale.
 - b) Fournir soutien et financement aux municipalités pour leur planification de la mobilité en période de pandémie.
12. Allouer à des projets prioritaires du financement de relance pour les infrastructures selon une approche fondée sur des données probantes et des analyses de rentabilité, et pour les projets municipaux, sur les plans de gestion des actifs.
13. Mettre sur pied un programme de subventions pour l'entretien destiné aux municipalités rurales.
14. Intégrer les ententes sur les avantages communautaires aux projets d'infrastructure.
15. Remédier à la pénurie de travailleuses et travailleurs dans les métiers spécialisés :
 - a) en investissant davantage dans les programmes de formation et d'enseignement destinés aux femmes qui œuvrent dans l'industrie de la construction;
 - b) en permettant aux apprenties et apprentis de travailler pour plus d'une entreprise, et en offrant des incitatifs à l'embauche et à la formation de travailleuses et travailleurs de la région.
16. Investir dans l'industrie minière de l'Ontario, notamment le développement du Cercle de feu.

Nécessité d'investir concrètement dans les infrastructures d'enseignement

Les investissements concrets dans les infrastructures d'enseignement sont nécessaires pour assurer un retour sécuritaire à l'école. Nous aurions aimé qu'il en soit question dans le rapport et les recommandations.

Notre chef, Steven Del Duca, a demandé l'ajout de 14 000 salles de classe en plus d'investissements dans la refonte des réseaux de transport scolaire. Ces mesures

sont essentielles pour garantir un apprentissage sécuritaire qui respecte la distanciation physique. Si la sécurité de nos enfants est la priorité absolue, l'investissement dans la réorganisation des infrastructures d'enseignement est également un premier pas vers le retour au travail pour les parents et la relance de l'économie pour la province.

Un retour en classe sécuritaire est particulièrement nécessaire dans les communautés rurales, car les élèves n'y ont pas un accès à Internet haute vitesse abordable et adéquat pour étudier de façon appropriée à la maison. Les parents ne devraient pas avoir à choisir entre le retour au travail et l'exposition possible de leurs enfants au virus ou l'éducation de leurs enfants.

Les écoles doivent être aussi sécuritaires que les épiceries, ce qui requiert des investissements dans les infrastructures des classes et du transport scolaire.

Services à large bande

Les besoins en infrastructure de l'Ontario ne se limitent pas aux routes et au transport. Le manque d'accès à une connexion Internet fiable entrave quotidiennement la capacité des Ontariennes et Ontariens à travailler et à étudier de la maison, ainsi qu'à mener des activités commerciales.

Alors que l'Ontario fait face à la pandémie de COVID-19 et commence à voir des signes de rétablissement, une chose est claire : la question entourant la nécessité et l'importance d'un accès à un service Internet à large bande ne se pose plus.

De nombreux témoins ont insisté sur le besoin de combler les écarts d'accès aux services à large bande sur le territoire ontarien, ce qui touche principalement les résidentes et résidents ainsi que les entreprises des communautés rurales, du Nord et autochtones.

Debbie Robinson, présidente du conseil du comté de Renfrew, a parlé de l'importance d'assurer un accès aux services à large bande à l'ensemble de la population; le manque d'accès dans les régions rurales ne peut être ignoré, et la COVID-19 a démontré que les Ontariennes et Ontariens de toutes les communautés se fient au numérique. À l'instar des routes et des ponts, qui ont longtemps été considérés comme des infrastructures essentielles, l'accès aux services à large bande est important¹.

L'accès au service à large bande est d'autant plus important pour les communautés autochtones, qui ont longtemps été désavantagées sur ce plan. Lori Campbell a exprimé les mêmes préoccupations, affirmant que les peuples et entreprises autochtones ont raté des occasions d'éducation, d'emploi, de subvention et de soins de santé en raison du manque d'accès à Internet².

¹ Témoin du comté de Renfrew

² Témoignage de Lori Campbell

Le gouvernement de l'Ontario doit considérer l'accès aux services à large bande comme un service essentiel. Il devrait assumer un rôle de premier plan et veiller à ce que la totalité des résidentes et résidents aient un accès Internet rapide, fiable et abordable d'ici cinq ans. Il devrait même faire état de ses progrès à l'égard de cet objectif tous les six mois.

Transport actif et écologique

Le Comité a entendu plusieurs témoins demander que le gouvernement priorise le transport actif pour, ultimement, établir une stratégie à l'échelle de la province qui appuie les projets d'infrastructures actives et vertes.

Jamie Stuckless, de la Coalition cycliste Share the Road, a parlé des besoins changeants de la population ontarienne en matière de mobilité, et de l'importance d'inclure des plans pour le cyclisme et le transport actif dans les efforts de relance afin de répondre à ces besoins³. Si l'automobile et le transport en commun ont traditionnellement été les modes de déplacement privilégiés, la pandémie de COVID-19 a fait ressortir la nécessité de développer des infrastructures qui répondent à la demande grandissante pour des installations privilégiant la marche, le cyclisme et d'autres façons de se déplacer.

Les modifications réglementaires que le gouvernement peut apporter pour rendre le transport actif plus attirant et sécuritaire sont aussi importantes pour en faire la promotion.

Avec du financement et du soutien supplémentaires, les projets d'infrastructures vertes contribueront à promouvoir les modes de transport et de tourisme sains et actifs, et seront un pilier à la relance économique globale de la province.

Enjeux ruraux

Il est essentiel à la relance économique de la province que les communautés rurales reçoivent le financement dont elles ont besoin pour relever les problèmes uniques, exacerbés par la pandémie, auxquels elles sont confrontées.

Plusieurs témoins ont décrit les besoins uniques de ces communautés, qui vont d'un accès fiable aux services à large bande au financement du renouvellement continu des infrastructures.

Si elles veulent résister aux répercussions économiques de cette pandémie, les communautés rurales ont besoin de nouveaux emplois et investissements. Elles ont déjà du mal à avoir accès aux services à large bande en cette période d'adaptation à la réalité du monde virtuel, donc leur lien physique avec les villes voisines est essentiel à leur survie.

³ Témoin de la Coalition cycliste Share the Road

Les conservateurs ont mis sur pause deux projets pilotes de transport qui devaient commencer plus tard cette année. Nous les encourageons vivement à reprendre immédiatement le financement de ces projets, dont l'un relirait la population du comté de Perth, et l'autre celles de Stratford, St. Marys et Listowel, aux grandes régions, comme London et Kitchener-Waterloo.

Ces réseaux de transport sont vitaux pour que les Ontariennes et Ontariens vivant dans les régions rurales trouvent un emploi, se rendent à leurs rendez-vous médicaux et accèdent à d'autres services. Depuis le début de la pandémie, des entreprises en milieu rural ont fermé leurs portes; les communautés rurales ont donc besoin de meilleures liaisons routières si nous souhaitons une relance économique à court terme.

Les municipalités rurales se trouvent dans une position bien particulière, puisqu'elles requièrent des infrastructures essentielles, comme des routes et des ponts, pour accueillir les vastes groupes de touristes qu'elles attirent, mais ces derniers ne jouent pas un rôle direct dans le financement de ces infrastructures fondamentales.

Par exemple, les contribuables de West Grey ne peuvent pas à eux seuls financer le programme de remplacement des ponts et des routes, mais en raison de la pandémie, elles et ils verront tout de même plus de vacanciers sur leur territoire cet été⁴. La mise en place d'un programme de subventions pour l'entretien aiderait grandement les petites municipalités à prolonger la durée de vie utile de leurs infrastructures clés plutôt que d'avoir à financer le coût total de leur remplacement.

Métiers spécialisés et agrément

Il faut également pallier la pénurie de main-d'œuvre qualifiée si l'on veut permettre la relance économique du secteur de l'infrastructure. La pandémie de COVID-19 a mis en évidence l'importance des métiers spécialisés et de ceux du domaine de la technologie, ainsi que le rôle essentiel qu'ils jouent dans la création et le renouvellement des infrastructures, notamment la génération d'une activité économique.

Dans le cadre de la relance économique de l'Ontario, il faut instaurer davantage de programmes pour transférer de nouvelles personnes vers un apprentissage ou des métiers spécialisés⁵. L'Ontario Home Builders' Association (OHBA) recommande au gouvernement de prioriser le recrutement et la rétention de la prochaine génération de travailleuses et travailleurs qualifiés en offrant aux entreprises des incitatifs à la formation des recrues issues de la région où se déroule leur projet.

Une optique particulière devrait être adoptée pour étudier les inégalités de genre afin que le gouvernement puisse prioriser le recrutement et la rétention des femmes dans l'industrie de la construction et les métiers spécialisés. Nous avons entendu à maintes reprises que la COVID-19 a touché les femmes plus durement que les

⁴ Témoin de la municipalité de West Grey

⁵ Mémoire de l'Ontario Home Builders' Association

hommes. Maintenant plus que jamais, il faudrait promouvoir ces possibilités d'emplois spécialisés auprès des femmes. La province doit former un groupe de travail composé d'actrices et acteurs du secteur qui recommandera des façons de faire participer davantage les femmes à l'industrie de la construction et veillera à ce qu'elles aient un accès juste et égal aux possibilités d'emploi dans ce milieu.

Communautés autochtones

Les communautés autochtones de la province ont longtemps été marginalisées et ont continuellement souffert d'un manque cruel d'infrastructures. Si la COVID-19 a, il n'y a pas de doute, mis en évidence bon nombre de lacunes d'infrastructures, elle offre aussi une occasion de repenser nos systèmes et de rendre ces communautés plus résilientes. Le gouvernement doit prioriser les investissements qui remettraient à niveau les infrastructures autochtones et veiller à ce que la population et les entreprises autochtones aient les occasions nécessaires de réussir.

« Le gouvernement provincial doit poursuivre, voire augmenter, le financement des mesures de soutien à la formation et aux compétences propres aux Autochtones. Ces mesures doivent être offertes à divers niveaux, comme l'élaboration de plans d'affaires, la façon d'obtenir du financement et le développement des compétences en leadership. Mais il faut aussi investir grandement dans la formation professionnelle des Autochtones de façon plus générale pour élargir le bassin de main-d'œuvre qualifiée dont les entreprises autochtones ont besoin pour croître et réussir⁶. »

Les membres du Comité ont également entendu des témoignages sur la crise de l'eau des Premières Nations de l'Ontario. Le Canada et l'Ontario comptent parmi les chefs de file mondiaux, mais de nombreuses populations autochtones n'ont pas accès aux services les plus élémentaires. L'eau de bon nombre de réserves est contaminée, difficile d'accès ou toxique en raison de systèmes de traitement défectueux. La province doit agir immédiatement et remplir son rôle dans cette crise en investissant davantage dans les infrastructures sur les réserves pour que chaque Ontarienne et Ontarien ait accès à de l'eau courante propre. Il devrait même faire état de ses progrès à l'égard de cet objectif tous les six mois.

La garantie d'une offre appropriée de logements abordables dans les communautés autochtones a également été abordée par les témoins. La personne représentant le conseil scolaire du district de Kenora a soutenu dans son témoignage que la province doit contribuer à cette offre en encourageant les projets menés par des promotrices et promoteurs autochtones⁷.

⁶ Témoignage de Lori Campbell

⁷ Témoin du conseil scolaire du district de Kenora

ANNEXE D :
OPINION DISSIDENTE DU MEMBRE DU PARTI VERT DU COMITÉ

De nombreux témoins ont parlé devant le Comité du rôle essentiel de l'investissement dans les infrastructures pour la relance économique à la suite de la pandémie de COVID-19. Le Parti vert de l'Ontario convient que ce type d'investissement est primordial à la relance économique et à la création d'emploi, car en investissant aujourd'hui, nous pourrions sortir plus fort de la crise.

Le Parti vert est d'avis que la voie sur laquelle la province s'était engagée avant la pandémie n'était ni viable ni juste. La province ne se souciait pas suffisamment des gens et des lieux que nous chérissons. Maintenant que nous investissons dans le développement des infrastructures, nous devons opter pour une relance plus écologique et bienveillante.

Une relance écologique contribuera à la pureté de notre air et à la sécurité de nos communautés, tout en créant des emplois sur les marchés les plus florissants. En investissant intelligemment dans des choix plus écologiques pour un avenir plus sain, l'Ontario peut devenir chef de file de la fabrication de véhicules électriques et des déplacements peu polluants, notamment des infrastructures de transport en commun et des infrastructures cyclables élargies, des maisons saines et efficaces, de la foresterie durable et de l'exploitation responsable des mines.

Le temps passé en confinement a mis en évidence la valeur d'un domicile sûr et d'une communauté agréable. Nous pouvons repenser nos quartiers pour faciliter les déplacements, que ce soit à pied, à vélo ou en transport en commun, donner accès aux parcs et reprendre le contrôle du prix des logements qui monte en flèche afin que tous puissent avoir un chez-soi abordable. Mais avant, il faut s'attaquer aux inégalités dont sont victimes les communautés autochtones, car bon nombre d'entre elles n'ont même pas accès à de l'eau potable propre.

La préservation de la nature est un investissement dans notre avenir à tous. En protégeant les forêts, les terres agricoles et les milieux humides, nous garantissons que les produits locaux continuent de pousser sur nos terres et que l'eau continue de couler dans nos cours d'eau. Faisons respecter les lois qui protègent les lieux que nous aimons, car la nature est notre meilleure défense contre les inondations, les tempêtes et les autres menaces climatiques.

Le Parti vert transmet les recommandations suivantes au gouvernement provincial pour qu'il investisse davantage dans le secteur de l'infrastructure :

1. Faire de l'accès aux services à large bande un service essentiel et le considérer comme tel, et collaborer avec le gouvernement fédéral à l'élaboration d'un programme de financement fédéral-provincial visant à instaurer des incitatifs à l'expansion de ces services partout en Ontario.
2. Apporter les modifications réglementaires nécessaires pour assurer aux fournisseurs Internet un meilleur accès aux infrastructures nécessaires à l'expansion des services à large bande dans les régions rurales, et éliminer les obstacles au développement.

3. Investir dans le développement et l'expansion de l'infrastructure numérique des bibliothèques.
4. Intégrer les ententes sur les avantages communautaires aux projets d'infrastructure, notamment ceux de transport en commun.
5. Veiller à la construction du Jane-Finch Community and Family Centre.
6. Financer les projets d'infrastructures vertes en priorisant les projets d'atténuation des inondations et de gestion des eaux pluviales prêts à démarrer qui réduisent l'usure des infrastructures traditionnelles.
7. Trouver des façons d'éliminer les obstacles réglementaires afin de faciliter le transport de marchandises en zone urbaine par bicyclettes cargo électriques et la restriction d'âge pour les bicyclettes électriques.
8. Entretenir, améliorer et accroître les infrastructures de transport actif, notamment un réseau cyclable provincial.
9. Investir dans les infrastructures cyclables pour faire de l'Ontario une destination de choix pour le cyclisme touristique. Cela signifie qu'il faut prioriser les liens entre les communautés, les attractions, les espaces naturels et le transport en commun, comme les stations GO Transit. Il faut inclure dans ces investissements l'installation de supports pour vélos et de panneaux indicateurs.
10. Investir dans la construction de logements abordables et de logements en milieu de soutien.
11. Prioriser les rénovations touchant l'accessibilité des infrastructures publiques et investir dans celles-ci pour que toute la population ontarienne soit traitée de façon équitable et ait accès aux édifices et espaces publics.
12. Financer les projets d'infrastructure qui améliorent l'accès aux services de santé et de services sociaux en priorisant les communautés mal servies.
13. Appuyer le financement des infrastructures de logement dans les communautés autochtones en priorisant les projets menés par des promotrices et promoteurs autochtones.
14. Investir dans les projets d'infrastructure visant à fournir aux réserves des Premières Nations des infrastructures d'eau potable et d'eaux usées pour que toutes les communautés autochtones aient accès à une eau saine et propre.
15. Participer à la construction d'un nouvel édifice d'enseignement pour le First Nations Technical Institute.

16. Favoriser le développement de capacités techniques professionnelles dans les communautés autochtones.
17. Modifier les règlements sur la gestion des déchets pour que les productrices et producteurs ainsi que les distributrices et distributeurs assument une plus grande part de la responsabilité de récupération des matériaux.
18. Prescrire les exigences minimales pour le contenu recyclé des matériaux de construction.
19. Adopter des normes de *performance* pour l'industrie de la *construction plutôt qu'un système « axé sur les ingrédients »*.
20. Accélérer l'électrification du réseau de transport ainsi que la construction d'infrastructures de transport en commun électrique et de recharge pour véhicules électriques.
21. Réinstaurer un programme de remises pour encourager l'achat de véhicules électriques.
22. Lancer un programme d'amélioration du rendement écologique pour les édifices publics, les maisons, les appartements et les petites entreprises.
23. Accélérer l'investissement dans les systèmes CVCA des écoles, des établissements de soins de santé et des autres édifices du secteur public.
24. Adopter des pourcentages prescrits pour les agrégats recyclés des matériaux de construction et la teneur en carbone exigée pour ces matériaux, à l'instar de la cote Energy Star pour les produits de consommation.

Le Parti vert est conscient que la pandémie n'a pas non plus épargné les coffres du gouvernement provincial, mais il l'exhorte à investir de façon intelligente, flexible et responsable dans le secteur de l'infrastructure. Cet argent permettra de rebâtir des collectivités qui seront non seulement durables, mais aussi plus vertes et bienveillantes qu'avant.